U.PORTO

FEUP FACULDADE DE ENGENHARIA UNIVERSIDADE DO PORTO

Avaliação da integração urbana de uma grande superfície comercial – o caso de ParkLake em Bucareste

JOÃO DAVID DE ALMEIDA TÉTÉ MACHADO

Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de

MESTRE EM ENGENHARIA CIVIL — ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEAMENTO

Orientador: Professor Doutor Fernando Brandão Alves

JUNHO DE 2015

MESTRADO INTEGRADO EM ENGENHARIA CIVIL 2014/2015

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1901

Fax +351-22-5081446

✉ miec@fe.up.pt

Editado por

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-5081440

✉ feup@fe.up.pt

🌍 http://www.fe.up.pt

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição que seja mencionado o Autor e feita referência a *Mestrado Integrado em Engenharia Civil - 2014/2015 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015*.

As opiniões e informações incluídas neste documento representam unicamente o ponto de vista do respectivo Autor, não podendo o Editor aceitar qualquer responsabilidade legal ou outra em relação a erros ou omissões que possam existir.

Este documento foi produzido a partir de versão eletrónica fornecida pelo respetivo Autor.

Aos meus pais e irmãos,

aos meus padrinhos,

aos meus avós.

"É preciso integrar a história, a cultura e a arquitetura de um lugar, salvaguardando a sua identidade original. Por isso, a ecologia envolve também o cuidado das riquezas culturais da humanidade, no seu sentido mais amplo".

Papa Francisco

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para o desenvolvimento do meu trabalho, nomeadamente:

Ao meu orientador, o Professor Doutor Fernando Brandão Alves, por toda a sua disponibilidade, cuidado e compreensão.

Aos engenheiros Francisco Fonseca e José Felisberto, por todo o apoio e colaboração prestada no decorrer do meu estágio na Sonae Sierra Roménia, assim como a muitos outros membros da respetiva empresa.

A toda a equipa da empresa OPTIM, pelo ajuda que me foi concedida sobretudo na compreensão e recolha de informação da legislação romena.

Aos meus pais que fizeram com que este projeto e esta experiência se concretizasse.

A todos os meus familiares e amigos que me apoiaram e contribuíram para o meu entusiasmo durante este período.

A todos, o meu mais sincero obrigado!

RESUMO

Na presente dissertação, procurou-se, numa primeira fase, perceber que mudanças os nossos meios urbanos têm vindo a sofrer, quais as suas consequências para a comunidade e que desafios trazem para o planeamento urbano.

De seguida, foi estudado a estrutura urbana e respetiva evolução da cidade de Bucareste para se entender a tipologia urbana de cidade. Com efeito, desenvolveu-se um enquadramento onde se permitisse observar as modificações da cidade, como resultado das questões sociológicas, económicas e geográficas, pois os símbolos de Bucareste, o seu planeamento e uso do solo foram essencialmente determinados pelas suas influências e modelos.

Foi ainda abordado o atual sistema de planeamento de Bucareste, que contribuiu para a análise e compreensão da integração urbana do caso de estudo – o centro comercial ParkLake.

Em consequência, foi levada a cabo uma análise do ParkLake, onde foram discutidos os requisitos que se consideraram mais relevantes para a integração urbana e para o sucesso desta grande superfície comercial. Por último, foram tiradas conclusões da respetiva avaliação ao projeto, de onde emergem algumas lições e exemplos a serem seguidos na conceção de futuras superfícies comerciais semelhantes.

PALAVRAS-CHAVE: ambiente urbano, longo prazo, integração urbana, comunidade, grande superfície comercial, gestão territorial

ABSTRACT

In this essay, it was intended, in the first place, to understand what kind of changes our urban environments have been undergoing, what its consequences are for the community and what challenges they bring to the urban planning.

Later on, it was studied the urban structure and respective evolution of Bucharest in order to understand its urban typology. In fact, a framework was developed, where the city modifications can be analyzed as a result of sociologic, economic and geographic matters since Bucharest and its planning and soil usage were essentially determined by its influences and models.

The current planning system of Bucharest was also addressed, which contributed to the analysis and understanding of the urban integration of this case study – the shopping center ParkLake.

As a consequence, it was carried out an analysis of the shopping center ParkLake where it was discussed the main requirements for the urban integration and success of this commercial area. At last but not least, conclusions on the evaluation of this project were drawn, from which lessons and examples to be followed arise, in the conception of future similar commercial areas.

KEYWORDS: urban environment, long term, urban integration, community, big commercial area, territorial management

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS i

RESUMO iii

ABSTRACT v

1. INTRODUÇÃO 1

2. A NATUREZA DA CIDADE DE HOJE 3

2.1. EVOLUÇÃO DA CIDADE - SINOPSE 3

2.2. AS CIDADES DA ATUALIDADE 5

3. DO PLANEAMENTO URBANO À INTEGRAÇÃO URBANA 9

3.1. INTRODUÇÃO 9

3.2. CONCEITO DE SUSTENTABILIDADE 11

3.3. AMBIENTE 14

3.4. ESTRATÉGIAS PARA A INTEGRAÇÃO E GESTÃO TERRITORIAL 15

3.5. O PLANEAMENTO À ESCALA LOCAL 19

3.5.1. CARATERÍSTICAS DE UM BAIRRO SUSTENTÁVEL 19

3.5.2. REINVENTAR OS BAIRROS 20

3.5.3. A OPERACIONALIDADE DO PROCESSO COM VISTA À INTEGRAÇÃO URBANA 21

3.5.3.1. Finalidade e âmbito 21

3.5.3.2. O processo de “sete estágios” 23

4. CASO DE ESTUDO – PARKLAKE EM BUCARESTE 27

4.1. BUCARESTE – A ESTRUTURA URBANA E O PAPEL DO CENTRO DA CIDADE 27

4.1.1. INTRODUÇÃO 27

4.1.2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO 29

4.1.3. ADMINISTRAÇÃO, ORGANIZAÇÃO E LEGISLAÇÃO DO MUNICÍPIO DE BUCARESTE 36

4.1.4. BUCARESTE 2035 41

4.2. PARKLAKE – UMA GRANDE SUPERFÍCIE COMERCIAL 44

4.2.1. INTRODUÇÃO 44

4.2.2. LICENCIAMENTO DO PROJETO....45
4.2.3. LOCALIZAÇÃO....52
4.2.4. CONCEITO E ANÁLISE DESCRITIVA....54
4.2.5. ACESSIBILIDADE....57
4.2.6. CATCHMENT AREA....62
4.2.7. ANÁLISE DA CONCORRÊNCIA COMERCIAL....65
4.2.8. ESTUDO AMBIENTAL PRELIMINAR....68
4.2.9. ANÁLISE SWOT....75
4.2.10. CONCLUSÃO DO ESTUDO DE CASO....76

5. CONCLUSÃO....79

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS....83

ANEXOS....85

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Diferentes variáveis presentes da dimensão do planeamento urbano 13
Figura 2 – Pormenor de edifícios emblemáticos no centro da cidade 28
Figura 3 – Pormenor de uma das ruas pedonais mais movimentadas do centro da cidade. 28
Figura 4 – Evolução da cidade em forma concêntrica ao longo dos anos 30
Figura 5 – Pruitt-Igoe, St. Louis (1955) 31
Figura 6 – Thamesmead, Londres. 32
Figura 7 – Configuração da cidade de Bucareste nos anos 80. 33
Figura 8 – Imagem da "Pequena Paris" e pormenor do arco do triunfo 34
Figura 9 – Vista aérea do Palácio do Parlamento e da avenida Unirii 35
Figura 10 - Divisão da cidade de Bucareste em 6 setores administrativos 37
Figura 11 - Limites do Município de Bucareste e do distrito de Ilfov. 38
Figura 12 - PUG do Município de Bucareste 40
Figura 13 - Classificação da zona em estudo através do PUG de Bucareste 41
Figura 14 - Esquema síntese do Conceito Estratégico Bucareste 2035 43
Figura 15 – Esquema representativo da parceria ParkLake. 44
Figura 16 - Projeto técnico para licença de construção – planta de implantação 46
Figura 17 - Projeto técnico para licença de construção – fachadas 47
Figura 18 - Novo pedido de Certificado de Urbanismo 49
Figura 19 - Projeto técnico para licença de construção – planta de implantação 50
Figura 20 - Projeto técnico para licença de construção – fachadas 51
Figura 21 - Vista geral da cidade de Bucareste, e identificação do Parque Titan localizado na parte oriental da cidade 52
Figura 22 - Localização do ParkLake no plano, inserido no Setor 3 da cidade de Bucareste 53
Figura 23 - Pormenor da localização do ParkLake, inserido no Setor 3 da cidade de Bucareste 53
Figura 24 - Panorama da vizinhança da área de implantação 54
Figura 26 – Pormenor ilustrativo da integração visual do ParkLake 55
Figura 27 - Pormenor ilustrativo do *food court* 56
Figura 28 - Pormenor ilustrativo do interior do ParkLake 56
Figura 29 - Esquema representativo das principais vias de acesso 58
Figura 30 - Esquema representativo das vias secundárias de acesso ao ParkLake 59
Figura 31 - Acessos ao ParkLake pela estrada Liviu Rebreanu 59
Figura 32 - Posição das 3 estações de metro próximas do ParkLake 60

Figura 33 - Localização dos pontos de transporte públicos existentes mais próximos do ParkLake... 61
Figura 34 – Principais acessos pedonais ao parque Titan e ao ParkLake 62
Figura 35 - Isócronas da área de influência do ParkLake 63
Figura 36 – Isócronas da área de influência do ParkLake..... 64
Figura 37 – Localização e alguns dados sobre os principais centros comerciais em Bucareste..... 65
Figura 38 – Posição no plano dos principais centros comerciais em Bucareste..... 66
Figura 39 – Pormenor representativo da proximidade entre o ParkLake e o MegaMall 67
Figura 40 – Distribuição da população segundo o rendimento médio..... 68
Figura 41 – ParkLake 77
Figura 42 – MegaMall..... 77
Figura 43 – Plantação de árvores no parque Titan..... 81
Figura 44 - "Artwork" na vedação poente do local de intervenção do ParkLake..... 81

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Lista das cidades mais populosas do mundo e respetivo número de habitantes 6

Tabela 2 – Resumo dos principais serviços de transporte público 61

Tabela 3 – Quadro resumo da área de influência do ParkLake (censos 2011) 64

Tabela 4 – Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Clima” 69

Tabela 5 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Geologia e Hidrologia” .. 70

Tabela 6 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Qualidade do Solo” 70

Tabela 7 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Hidrologia e recursos hídricos superficiais” 71

Tabela 8 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Planeamento e Uso do Solo” 71

Tabela 9 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Árvores nativas” 71

Tabela 10 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Caraterísticas ecológicas” 72

Tabela 11 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Qualidade do ar” 72

Tabela 12 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Ruído” 73

Tabela 13 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Gestão de resíduos” ... 73

Tabela 14 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Paisagem” 74

Tabela 15 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Socioeconómicos” 74

SÍMBOLOS, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

ONU – Organização das Nações Unidas

PDM – Plano Diretor Municipal

PUG – Plano Urbanístico Global

PUZ – Plano Urbanístico Zonal

PUD – Plano Urbanístico de Detalhe

CU – Certificado de Urbanismo

AC – Licença de Construção

ABL – Área Bruta Locável

GLA – Gross Leasable Area

POT – Percentagem Máxima de Ocupação do Terreno

CUT – Coeficiente de Utilização do Terreno

SHEDS – Safety, Health, and Environment Development Standards

1
INTRODUÇÃO

A crescente urbanização do mundo, associada a questões globais de alteração climática, escassez de água, degradação do ambiente, reestruturação económica e exclusão social, exige que se olhe com novos olhos o futuro das nossas cidades na Europa, e em todo o mundo. São inúmeros os programas e as conferencias onde todos apresentam temas e recomendações comuns que convidam a atuar urgentemente sobre a sustentabilidade, o futuro das cidades e a forma como estas contribuirão tanto local como globalmente.

Levar por diante a agenda da sustentabilidade é uma preocupação geralmente manifestada quanto ao futuro do planeta. No entanto, embora a necessidade de mudança seja geralmente aceite, é difícil definir essa sustentabilidade e, ainda mais, torná-la operacional. A longo prazo, ir ao encontro do desafio da sustentabilidade requer grandes mudanças ao nível das atitudes, da sociedade, do funcionamento das economias e da influência do pensamento económico.

O desenvolvimento sustentável é, pois, um conceito muito mais lato do que o de proteção do ambiente. Implica a preocupação pelas gerações futuras e pela salubridade e integridade do ambiente a longo prazo. Inclui a preocupação com a qualidade de vida (e não só o crescimento do rendimento), a equidade entre as pessoas no presente (incluindo a prevenção da pobreza), a equidade entre gerações (as gerações futuras merecem um ambiente pelo menos tão bom como aquele de que usufruímos atualmente, se não melhor), e as dimensões social, sanitária e ética do bem-estar humano. Implica, ainda, que só deverá haver um maior desenvolvimento se este se situar dentro dos limites da capacidade de carga dos sistemas naturais e artificiais. A realização da agenda do desenvolvimento sustentável representa, visivelmente, novos desafios para a integração da política urbana numa perspetiva holística.

Desta forma, partindo-se de uma consciência crescente da emergência de novas problemáticas socio-urbanísticas que exigem novas formas de pensar e de agir sobre a cidade, e na problemática que o planeamento estratégico ao nível territorial tem vindo a assumir, foi escolhido como caso de estudo, a implementação de uma grande superfície comercial, o ParkLake em Bucareste. Por conseguinte, a presente dissertação "nasce" de um estágio na empresa Sonae Sierra Roménia, onde foi possível reunir condições para a elaboração da mesma, servindo como um instrumento para uma mais realista perceção da complexidade do pensamento, das metodologias e das formas de avaliação ao nível do ordenamento territorial. A experiência profissional resultante deste período veio assim contribuir para a compreensão de uma metodologia estruturada que resolva coerentemente três desafios conceptuais e operativos: a grande incerteza criada pelos dinamismos do exterior, a crescente complexidade dos processos urbanos, e a diversidade dos agentes e interesses que intervêm no desenvolvimento urbano (Guerra, 2000).

2
A NATUREZA DA CIDADE DE HOJE

2.1. EVOLUÇÃO DA CIDADE - SINOPSE

A cidade, como demonstrado na História, é o ponto de concentração máximo de poder e cultura de uma comunidade. É um lugar onde os raios difusos de diversas vidas se focam com ganhos na efetividade e significância social. A cidade é a forma e símbolo da relação social: é o lugar do templo, do mercado, da justiça e da academia. Na cidade as mais-valias da civilização são multiplicadas. É na cidade onde as experiências humanas são transformadas em sinais viáveis, símbolos, padrões de conduta e sistema de ordem. É onde os problemas das civilizações são discutidos.

As cidades são o produto da terra. Refletem a astúcia de um camponês em dominar a terra, na sua aptidão técnica para tornar o solo produtivo, ter as manadas em segurança, regular as águas que regam os campos, em providenciar armazéns e celeiros para as suas produções. As cidades são emblemas desta vida que começou com a agricultura: uma vida focada na obtenção de abrigos permanentes, serviços permanentes como vinhas, pomares e sistemas de irrigação e de edifícios permanentes para proteção e armazenamento.

Todas as fases da vida no campo contribuem para a existência das cidades. O que o pastor, o lenhador e o mineiro sabem é transformado e "eternizado" na cidade em elementos duráveis da herança humana: os têxteis, a manteiga, os barcos e as barragens, as pipas de madeira, os metais e as jóias são assim convertidos em instrumentos da vida urbana. Dentro da cidade a existência de cada tipo de solo, de atividade e objetivo económico é concentrado, permitindo que elevem, desta forma, grandes possibilidades de relacionamento para novas combinações, inexistentes no isolamento do seu habitat natural.

As cidades são um produto do tempo. São os moldes em que as vidas dos homens arrefeceram e congelaram, dando uma forma última, através da arte, para momentos que de outra maneira desapareceriam com os vivos e não deixariam nenhum meio de recuperação ou participação. Na cidade o tempo torna-se visível: edifícios, monumentos e caminhos públicos estão mais abertos aos registos escritos, mais sujeitos ao escrutínio dos homens do que os artefactos espalhados do campo. Através da preservação, o tempo desafia o tempo, o tempo choca com o tempo: hábitos e valores atravessam o grupo da população do presente para a próxima geração. Camada após camada, o passado é preservado na cidade até a própria vida ser ameaçada com sufoco, assim numa tentativa de se defender, o homem moderno inventa o museu.

As cidades surgem das necessidades sociais do homem e multiplicam os seus modos e métodos de expressão. Na cidade forças remotas e influências fundem-se com o local, os seus conflitos não são menos significantes que as suas harmonias. E assim através da concentração dos meios de interação no

mercado e nos pontos de encontro, modos alternativos de vida surgem, os modos de vida das vilas deixam de ser coercivos e os objetivos ancestrais deixam de ser suficientes, homens e mulheres estranhos, interesses estranhos, e deuses estranhos soltam os laços tradicionais de partilha e de vizinhança.

É assim que a crescente urbanização do mundo, associada a questões globais de alteração climática, escassez de água, degradação do ambiente, reestruturação económica e exclusão social, exige que se olhe com novos olhos o futuro das nossas cidades na Europa, e em todo o mundo. O «livro verde» da Comissão Europeia sobre o ambiente urbano, o Tratado da União Europeia, o 5º programa de ação em matéria de ambiente «Em direção a um ambiente sustentável», a Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento (cimeira da Terra), realizada no Rio de Janeiro, a série de conferências das Nações Unidas que culminou com a Habitat II, todos apresentam temas e recomendações comuns que convidam a atuar urgentemente sobre a sustentabilidade, o futuro das cidades e a forma como estas contribuirão tanto local como globalmente.

Para alcançar a sustentabilidade é necessário olhar com novos olhos as políticas e mecanismos existentes e definir um conjunto de princípios de base para uma ação sólida em termos ambientais. A base jurídica e organizativa da ação em prol do ambiente urbano difere, nitidamente, de um Estado-membro para outro, mas, apesar dessas diferenças, os poderes locais em toda a Europa, através das muitas funções que desempenham (nomeadamente, prestador de serviços, regulador, gestor), estão atualmente numa posição forte que lhes permite promover os objetivos da sustentabilidade.

Levar por diante a agenda da sustentabilidade é uma preocupação geralmente manifestada quanto ao futuro do planeta. No entanto, embora a necessidade de mudança seja geralmente aceite, é difícil definir essa sustentabilidade e, ainda mais, torná-la operacional. A longo prazo, ir ao encontro do desafio da sustentabilidade requer grandes mudanças ao nível das atitudes, da sociedade, do funcionamento das economias e da influência do pensamento económico.

O desenvolvimento sustentável é, pois, um conceito muito mais lato do que o de proteção do ambiente. Implica a preocupação pelas gerações futuras e pela salubridade e integridade do ambiente a longo prazo. Inclui a preocupação com a qualidade de vida (e não só o crescimento do rendimento), a equidade entre as pessoas no presente (incluindo a prevenção da pobreza), a equidade entre gerações (as gerações futuras merecem um ambiente pelo menos tão bom como aquele de que usufruímos atualmente, se não melhor), e as dimensões social, sanitária e ética do bem-estar humano. Implica, ainda, que só deverá haver um maior desenvolvimento se este se situar dentro dos limites da capacidade de carga dos sistemas naturais e artificiais. A realização da agenda do desenvolvimento sustentável representa, visivelmente, novos desafios para a integração da política urbana numa perspetiva holística (Comissão Europeia, 1996).

O desenvolvimento urbano sustentável consiste num processo, que necessita de uma aprendizagem coletiva, de capacidade de resolução de conflitos e de capacidade de desenho estratégico, e não de uma aplicação de um modelo ótimo definido uma única vez e para sempre. Trata-se de considerar ao mesmo tempo, os distintos sistemas que compõem a cidade (o sistema económico, o sistema social, o sistema físico e o sistema ambiental), dentro das suas interações dinâmicas e da unidade do seu resultado, e não, simplesmente, somar aspetos distintos e objetivos diferentes. Trata-se de assumir o seu processo evolutivo, caracterizado pela sua complexidade, com os seus componentes de não linearidade, de cumulatividade e de irreversibilidade.

A componente ambiental no processo de planeamento urbano é bastante importante, uma vez que, não sendo o ambiente um setor da atividade humana, as atividades humanas, estas sim, devem poder integrar-se, de forma equilibrada com o ambiente, procurando controlar no processo de planeamento a

localização, a construção, o nível da qualidade dos espaços e a qualidade de vida das populações, no intuito de prevenir perturbações que as ações de planeamento possam causar ao equilíbrio natural local.

A maior parte da população mundial vive nos dias de hoje nas cidades e a urbanização vai continuar a crescer, com maior impacto nos continentes da Ásia e África. Com efeito, o nível de urbanização mundial ultrapassou os 50% no ano de 2007. Em 1990, apenas um décimo dos habitantes do planeta moravam em cidades. Em 1950, este valor rondava pouco menos de três décimos e crê-se que no ano de 2045, 6/10 da população mundial habitará em zonas fortemente urbanizadas.

Com a urbanização desenfreada, o tamanho e forma das cidades tem aumentado de forma estrondosa. O peso das grandes metrópoles (com mais de 10 milhões de habitantes) aumentou significativamente nos últimos anos como, são exemplo Tóquio, São Paulo, México, Nova Iorque. Muitas destas grandes metrópoles encontram-se em países em desenvolvimento, como a China (Xangai e Pequim) e a índia (Mumbai, Nova Deli e Calcutá). Também o número de cidades com uma população residente compreendida entre os 500 mil e os 10 milhões de habitantes aumentou 50% nos últimos 25 anos.

As cidades, seja qual for a sua dimensão, representam uma ameaça para o ambiente natural, com efeitos negativos nos recursos naturais, por força de consumo, poluição e demais fatores. Mas são também um importante recurso por direito próprio. O desafio da sustentabilidade urbana consiste em resolver tanto os problemas existentes nas próprias cidades como os problemas por elas causados. É necessário reconhecer a influência da qualidade de vida e dos fatores ambientais na localização e êxito da atividade económica. Perceber a importante função dos municípios na aplicação de uma política regional mais segura para o ambiente e para a sua comunidade local.

O processo de gestão urbana sustentável requer uma série de instrumentos orientados para as dimensões ecológica, social e económica com vista a proporcionar a base necessária para a integração. Ao utilizar esses instrumentos, a formulação de políticas urbanas vocacionadas para a sustentabilidade pode tornar-se um processo mais vasto, mais poderoso e mais ambicioso do que geralmente se admitiu até ao presente.

2.2. AS CIDADES DA ATUALIDADE

Assistimos nos dias de hoje, e pela primeira vez na história da humanidade, a que mais de metade da população mundial viva em meios urbanos, e este fenómeno de urbanização mundial tenderá a crescer com maior impacto no continente africano e asiático. Com efeito, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), o nível de urbanização mundial ultrapassou os 50% no ano de 2007. Em 1990, apenas um décimo dos habitantes do planeta moravam em cidades. Em 1950, este valor rondava pouco menos de três décimos e crê-se que no ano de 2045, 6/10 da população mundial, isto é, mais de 6 mil milhões de pessoas, habitará em zonas fortemente urbanizadas. Para além disto, a restante população também depende cada vez mais das grandes cidades e das atividades por elas proporcionadas.

Hoje em dia, os continentes mais urbanizados são os mais desenvolvidos – Europa e América do Norte – onde mais de 75% da população se encontra concentrada em zonas urbanas.

Com a urbanização descomedida, o tamanho e forma das cidades tem aumentado de forma estrondosa. O peso das grandes metrópoles (com mais de 10 milhões de habitantes) aumentou significativamente nos últimos anos como, são exemplo Tóquio, São Paulo, México, Nova Iorque. Muitas destas "megacidades" encontram-se em países em desenvolvimento, como a China (Xangai e Pequim) e a índia (Mumbai, Nova Deli e Calcutá).

O termo "megacidade" surgiu em meados da década de 1990, quando especialistas da ONU observaram que algumas cidades estavam a aumentar os seus contingentes populacionais de forma muito mais acentuada do que outras, pelo que usaram o termo para caracterizar os centros urbanos que tivessem um número de habitantes igual ou superior a 10 milhões. Segundo a mesma organização existem, atualmente 21 "megacidades" e prevê-se que passem a 30 até ao ano de 2030.

Também o número de cidades com uma população residente compreendida entre os 500 mil e os 10 milhões de habitantes aumentou cerca de 50% nos últimos 25 anos.

Tabela 1 – Lista das cidades mais populosas do mundo e respetivo número de habitantes.
(Fonte: ONU, sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf, 1-04-2015)

Cidade	País	População actual (milhões de habitantes)
Tóquio	Japão	37049
Déli	Índia	24160
Mumbai	Índia	21797
São Paulo	Brasil	21300
Cidade do México	México	20078
Nova Iorque	EUA	19968
Xangai	China	17840
Calcutá	Índia	16924
Daca	Bangladesh	16623
Karachi	Paquistão	14818
Buenos Aires	Argentina	13401
Pequim	China	13335
Los Angeles	EUA	13156
Manila	Filipinas	12587
Lagos	Nigéria	12427
Rio de Janeiro	Brasil	12404
Cairo	Egipto	11663
Osaka-Kobe	Japão	11365
Istambul	Turquia	11164
Paris	França	10777
Moscovo	Rússia	10641

Ao analisarmos a Tabela 1, podemos chegar a algumas conclusões, como o fato de a maioria das megacidades atuais pertencer a países emergentes e subdesenvolvidos: 16 entre 21. O caso do Japão é um caso à parte, pois o país possui limitações territoriais e geográficas muito específicas, dispondo de pouco espaço para abrigar os seus mais de 120 milhões de pessoas pelo que, a formação das megacidades seja normal. Com efeito, excetuando-se Tóquio (a maior megacidade do mundo) e Osaka-Kobe, todas as restantes cidades que pertencem a países desenvolvidos têm vindo a registar perdas de posições na referida tabela ao longo das últimas décadas. Em contrapartida, cidades pertencentes a países emergentes têm apresentado acelerados crescimentos demográficos, tais como Lagos, Karachi, Daca e Calcutá. A estas últimas cabem vários desafios: melhorar a infraestrutura básica (saneamento básico, vias de transporte), garantir ou melhorar a mobilidade urbana; conter a expansão das suas periferias; desacelerar o crescimento demográfico e o saldo migratório; diminuir a ação da especulação imobiliária e da segregação urbana; entre outros.

Com a expansão do processo de urbanização pelo mundo, sobretudo em países tardiamente industrializados e de economias mais frágeis, a tendência é para uma aceleração demográfica ainda maior nessas megacidades. As previsões das organizações internacionais são de que elas aglomerem ainda mais pessoas e protagonizem os postos de maiores índices populacionais ao longo das próximas décadas.

Essa rápida urbanização está, assim, a provocar uma enorme pressão sobre as cidades e, simultaneamente, a lançar desafios na forma de melhoramentos em áreas como a saúde, a educação e a gestão ambiental.

Importa compreender que o conceito de megacidades é puramente demográfico e não pode ser confundido com outros termos, como megalópoles ou cidades globais. A "cidade global" deve ser usado ao se analisar qualitativamente, referindo-se ao grau de influência sobre outros centros urbanos, em diferentes partes do globo. Até existem cidades que são, ao mesmo tempo, classificadas como globais e megacidades. No entanto, registam-se megacidades que não são cidades globais, a exemplo de Lagos (Nigéria) e Daca (Bangladesh), e cidades globais que não são megacidades, como Zurique (Suíça) e Londres (Inglaterra).

Nenhuma cidade está imune aos impactos da globalização, desde crescentes fluxos de refugiados até a proliferação de doenças contagiosas ou do crime organizado. Ainda assim, as cidades são o motor da nova economia global e interdependente. Mais do que nunca, as cidades precisam de instrumentos de governação democrática para orientar os desafios e corresponder às oportunidades que surgem a partir da urbanização e da globalização. Necessitam lidar com assuntos que antes eram da responsabilidade das autoridades nacionais, de aprender como acomodar populações novas e diversas, e promover o envolvimento ativo de cidadãos para assegurar a saúde, o bem-estar e o empenho nas suas próprias comunidades. As cidades têm-se tornado, pois, cada vez mais diversas, ao apresentar uma vasta gama de grupos étnicos, religiosos e raciais o que faz com que a gestão de conflitos a nível local tome uma dimensão cada vez mais crítica.

A governação eficaz a nível local nunca foi tão indispensável, pois uma ativa conformidade cívica local constitui os fundamentos de uma democracia forte e duradoura a nível nacional.

Em suma, tem-se registado, assim, uma mudança de paradigma de uma sociedade rural para uma sociedade urbana. As múltiplas características do processo de globalização, apoiadas pela comunicação e pelas tecnologias de informação, vieram impor um novo ritmo às cidades. Uma nova "mobilidade" de interações, de conhecimento, de inovação com várias consequências para a humanidade do presente, gerações futuras e para o próprio planeta Terra.

Não obstante, este novo espelho urbano tem vindo a definir gradualmente o modo de habitar no espaço urbano, como a população e a cidade reagem às novas necessidades e conflitos, que por vezes acarretam efeitos negativos, nomeadamente para o ambiente. O funcionamento e a organização das nossas cidades têm sido cimentados com pouca consideração no que toca à utilização dos recursos disponíveis e sem contabilizar as respetivas consequências para com o meio ambiente e para com o futuro.

3

DO PLANEAMENTO URBANO À INTEGRAÇÃO URBANA

3.1. INTRODUÇÃO

A cidade como objeto de estudo compõe um tema tão amplo e complexo, assim como o alcance de temas como as suas origens, culto, geografia, o que torna quase impossível defini-la num conceito intemporal e cerrado. Se outrora o seu limite seria facilmente definido pela clara evidência entre o natural e o construído, campo *vs* cidade, atualmente a expansão das cidades urbanas transfigurou completamente essa realidade, dando lugar a uma "paisagem de betão", composta de infraestruturas, de edificações com grande extensão em altura, de vastos empreendimentos, escritórios, fábricas, grandes centros comerciais.

Como afirma Ferrão (2003), torna-se cada vez mais trabalhoso delimitar este objeto que cunhamos por cidade, quer seja em função da sua conceptualidade, quer da sua localização geográfica, face o seu desenvolvimento enérgico e com limites por vezes impercetíveis. O crescente cenário de urbanização e o seu grande poder de difusão nas cidades transfigurou completamente os padrões de produção, ações e consumo no meio urbano. Ao rápido processo, inevitavelmente surgiriam lacunas significativas e irreversíveis sobre a capacidade de suporte dos ecossistemas.

Um equilíbrio adequado de desenvolvimento a nível ambiental, social e económico tornou-se um desafio emergente e difícil de alcançar nas nossas cidades.

Podemos, pois, começar a chamar o Homem de citadino, vão longe os tempos do campo e da lavoura. Quando uma família se muda para a cidade procura uma melhoria na sua qualidade de vida. Ora, o conceito de qualidade de vida acaba por ser subjetivo. Está assente em quê? Em melhores empregos? Melhores salários? Maior diversidade cultural e de restauração? Maior proximidade de negócios e pessoas? É tudo muito ambíguo se se tiver em conta o "já conhecido" conceito de que qualidade de vida que existe fora da azáfama citadina. Porque "lá fora" é possível respira-se um ar mais puro, porque não se encontram filas de trânsito, porque o ritmo de vida é mais calmo. Porque é lá fora que há tempo para a família, sobretudo para a qualidade de vida em família. Todas estas questões têm um enorme impacto na gestão das cidades.

As cidades são hoje o motor da economia. A economia de consumo produz para as pessoas consumirem e gastarem na cidade. É cada vez mais uma obrigatoriedade dotar uma cidade como um meio inteligente. O urbanismo, a reabilitação urbana e a construção "sustentável", são questões que merecem uma profunda reflexão e implicam uma inflexão das actuais políticas. Uma verdadeira política de urbanismo, com coerência, é a base de uma cidade inteligente. Ora, nas atuais cidades, este processo de transformação compõe um grande e difícil desafio. Ouve-se falar de cidades que nasceram

do nada e que estão construídas a pensar no futuro e com grandes inovações. Contudo, no caso das cidades antigas, cidades da história e com história, o património do passado não pode ser simplesmente deitado ao lixo. É preciso saber olhar para o espaço urbano e dotá-lo de condições.

Há uma nova cidade para construir. Cada cidade é uma cidade, com uma identidade própria. Não se pode pensar apenas em conceitos como Dubai, Abu Dhabi ou Vancouver. As áreas urbanas existentes têm as suas especificidades, os seus encantos, uma personalidade *sui generis* que a tornam única. O presente e o futuro obrigam a imaginação, bom senso e capacidade de gestão, como forma de se obter progresso nas nossas cidades.

Mas na questão do urbanismo, há também um problema de segregação e polarização social bem evidentes e que criam barreiras a uma cidade mais igualitária.

Outro aspeto a ter em atenção, no planeamento da cidade, prende-se com o trânsito, o caótico trânsito que as cidades enfrentam nos dias de hoje. A mobilidade dentro da cidade é um dos bens mais preciosos. No caso de haver uma concentração de serviços como escolas, hospitais e tantos outros, a população não pode estar prisioneira dentro das cidades, são necessárias competências para gerir o trânsito e permitir o livre fluxo. A dependência do automóvel e o bloqueio do trânsito é um dos grandes desafios de uma cidade inteligente. O impacto no dia-a-dia das pessoas e sobretudo o que provoca no meio ambiente merece uma resposta bem pensada e harmonizada.

À volta de tudo isto está a questão da segurança. O velho hábito de que as cidades são inseguras e não promovem um ambiente saudável para as famílias. A segurança nas cidades é o expoente de atração de famílias e de fomento a uma cidade mais limpa e agradável. As crianças devem ter a possibilidade de andarem na rua e os mais idosos devem ter a capacidade de se deslocar e de serem acompanhados.

Vivemos hoje em cidades que são verdadeiros guetos. Quantos são os que conhecem os próprios vizinhos do prédio ou do próprio andar? Quantos são os casos gritantes de pessoas isoladas e sem família, sem ninguém para estar próximo ou ligar? E tudo "à nossa volta".

Será este um conceito de cidade inteligente e na vanguarda?

É também ao nível das pessoas que se devem construir as cidades do futuro. Com a pessoa no meio da conceção da cidade. Já não é somente no campo que existem "velhinhos" isolados. A inclusão não pode deixar de ser uma forte componente neste projeto de futuro. O processo de *active ageing* tem estado cada vez mais presente nos dias de hoje, onde se tem procurado que as pessoas realizem o seu potencial para o bem-estar físico, social e mental ao longo da vida e de participação na sociedade, ao lhes fornecer proteção adequada, segurança e cuidados sempre que necessário. A interdependência e a solidariedade intergeracional são princípios importantes neste tópico.

É evidente que, nos dias de hoje, quem governa uma cidade deve olhar para a economia da cidade. A criação de emprego sustentável, a típica captação de talento na cidade é um dos eixos essenciais. Há aqui espaço de criar uma economia mais inclusiva. Estamos cá todos, logo devemos pensar em soluções para todos. Há novas oportunidades de negócio e novas formas de estar que devem ser exploradas.

Há, pois, um elemento sem o qual não existiria cidade: o Ser Humano. A sua subsistência requer um habitante, uma componente humana que possa dar prosseguimento ao seu sentido de urbanidade.

Com efeito, qualquer abordagem em torno do estudo das cidades é intrincada e ampla, face a necessidade do abrangimento de vários temas, a sua história, o seu povo, a sua arte, somando as diferentes epistemologias decorreres dos estudos das diversas disciplinas das ciências sociais, tornam-se difícil (ou quase impossível) definir a verdadeira dimensão apenas numa conceção imutável e

cerrada. Outrora o seu núcleo era tão deduzível de se identificar pela manifesta distinção do campo e da cidade, entre os vastos pastos que se podiam vislumbrar. Como afirma Haughton e Hunter (2003), o termo cidade é um "conceito elástico" uma vez que não existe nenhum termo suficientemente capaz de a definir em função dos diferentes contextos.

A evolução das cidades, desde sempre desencadeou para muitos dos seus historiadores, críticos e cronistas, particularmente desde os primórdios do séc. XIX, tais como Fourier, Consideránt, passando por Cerdá, Ruskin, Morris, às cidades Jardim de Howard, Garnier, correntes modernas de Gropius, Le Courbousier, a Mumford, Goitia, Benevolo, Lynch, Hall, etc. o anseio de conhecimento das suas componentes, em diferentes épocas, transfigurações, perspetivas, inovações e reflexão humana. As influências por exemplo, advindas das civilizações árabes e do império romano mostram claramente a propensão das culturas em se fixarem em locais onde sua a localização geográfica fosse não só sinónimo de subsistência mas analogamente como de defesa.

Segundo às evidências coexistentes, há 5.500 anos erguia-se no vale do Nilo, na Mesopotâmia, a primeira cidade com registo conhecido. Desde os fatores organizacionais, crêem-se que os valores religiosos, políticos, comerciais estejam na origem da sua formação. (Handbook of Urban Studies, 2011). As civilizações antigas, como a ocupação árabe e do império romano, são um testemunho da tendência em ser fixarem em pontos estrategicamente pensados, ora locais de propensos de subsistência, ou zonas de altas para proteção do seu território.

Todavia, a verdadeira alteração da distribuição da população ocorreu no século XIX, com a revolução industrial, a verdadeira ignição para uma mudança intensa na morfologia das cidades: a necessidade de mão-de-obra, o anseio por melhores condições, despoletou um verdadeiro êxodo rural com a migração das populações. Os limites da cidade deixaram de ser de facilmente identificados, o grande avanço de mobilidade sem quaisquer precedência, o progresso da tecnologia e falta de definição de um planeamento único, ponderado, agravado pelo elevado número de pessoas nas áreas urbanas, viria a tornar patente a incapacidade de gestão do território.

Urge agora e, uma vez mais, a necessidade de o Homem lutar pela sua sobrevivência, de procurar novas respostas assertivas para as questões que se colocam. Cabe aos planeadores urbanos e a todos os órgãos e entidades de planeamento de que fazem parte, estudarem o processo de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano. É cada vez mais importante saber dialogar e coordenar com diferentes áreas, organismos de gestão e de administração. Uma boa integração urbana resulta de uma abordagem íntegra sobre a sociedade, sobre os problemas da sua própria comunidade tendo de considerar, para isso, uma panóplia de fatores, como acima demonstrado. E, para tal, só é possível por meio de uma séria cooperação entre todos.

3.2. CONCEITO DE SUSTENTABILIDADE

De acordo com a definição apresentada pela *World Comission on Environment and Development*, a sustentabilidade é definida como o processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e aspirações humanas.

Para a correta aplicação de um desenvolvimento sustentável, deve-se entender os seguintes princípios como finalidades (Decleris, 2000):

- Supressão das necessidades da população;
- Preocupação para com as gerações vindouras;
- Envolvimento participativo da comunidade;
- Organização de um sistema social que assegure emprego, segurança, e o respeito por outras civilizações;
- Promoção de temáticas educacionais;

Ao contrário do que muitos pensam, a sustentabilidade é um conceito que ultrapassa a vertente apenas do desenvolvimento ambiental, na prática requer uma preocupação com os desafios a longo termo, que se depararão as gerações vindouras. A sustentabilidade envolve uma ampla categoria de questões e pode ser entendida como a simbiose entre a sustentabilidade social, urbana e ambiental na busca de soluções e respostas às atuais problemáticas/desafios do contexto urbano. Singularizando, a cidade sustentável pode ser caracterizada pela sua forma organizada que atende às necessidades de todos os seus cidadãos e melhora o seu bem-estar sem danificar o mundo natural ou colocar em perigo as condições de vidas das pessoas, agora e no futuro (Giradet, 2006).

Quando se exploram as demais dimensões da sustentabilidade é importante ter em mente a seleção e consequente compatibilidade de cada uma das variáveis, e perceber quais as possíveis áreas que podem ser emparelhadas, de forma a potenciar um ambiente mais sustentável.

Contudo, é importante perceber as diferentes classes governamentais, e quais os níveis apropriados para cada ação, de forma a integrar iniciativas ao longo de diferentes escalas. Não obstante, a sua atuação pode incidir diretamente a nível local, mas ter efeitos em contexto regional ou mesmo nacional. Neste sentido, devemos ter em conta, a que ponto as ações em diferentes escalas podem reciprocamente ser fortalecidas para que seja, efetivamente promovido um ambiente ecológico sustentável.

Outro aspeto a considerar, é que tipos de atores estão envolvidos e qual o papel efetivo de cada um deles. Não podemos esquecer que nas várias dimensões da sustentabilidade, existe uma vasta gama de diferentes intervenientes – desde os mediadores governamentais, públicos, privados, comunitários aos individuais, e em cada um deles tem um papel importante neste fomento da sustentabilidade.

Entre as dimensões do planeamento urbano, as variáveis seguintes estão entre as que, no âmbito do seu grande potencial de atuação, podem verdadeiramente marcar a diferença. (Wheller & Beatley, 2000).

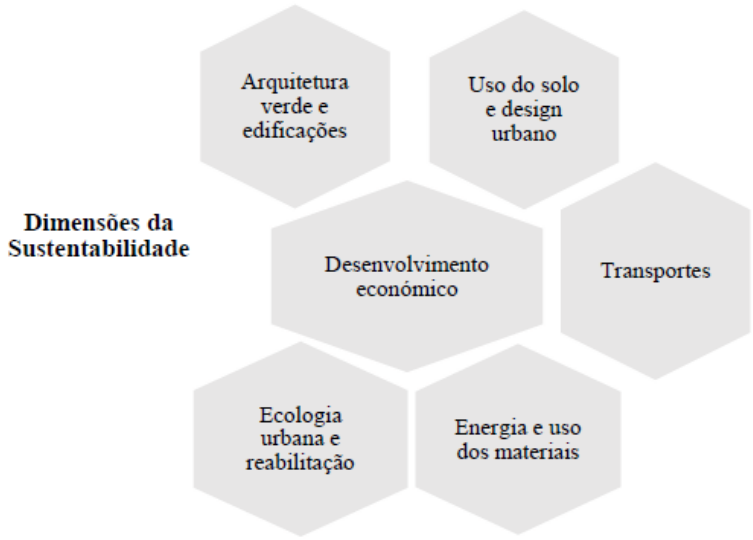


Figura 1 – Diferentes variáveis presentes da dimensão do planeamento urbano.
[Fonte: Sustainable Urban Development, 2000]

A sustentabilidade representa assim um estado social ideal em que as pessoas levam vidas dignas e produtivas num ambiente saudável e numa sociedade justa, sem comprometerem a possibilidade de outros seres humanos poderem viver agora e num futuro distante. É importante percebermos que ao se criar cidades, seja possível conceber espaços habitáveis, atrativos e circuláveis.
Como forma de promover a sustentabilidade, muitos projetos do novo urbanismo têm vindo desenvolver cidades compactas, cidades inteligentes, eficientemente reorientadas para as comunidades urbanas e sobre uma perspetiva pedestre.

Em 1996, a Comissão Europeia apresentou um vasto relatório intitulado "Cidades Europeias Sustentáveis", onde são focados quatro princípios a usar no estabelecimento de metas, na medição e acompanhamento dos progressos em direção à sustentabilidade de áreas urbanas. São eles:

- Princípio de gestão urbana
  A gestão urbana com vista à sustentabilidade é essencialmente um processo político que requer planeamento e se repercute na gestão urbana. O processo de gestão urbana sustentável requer uma série de instrumentos orientados para as dimensões ecológica, social e económica com vista a proporcionar a base necessária para a integração. Ao utilizar esses instrumentos, a formulação de políticas urbanas vocacionadas para a sustentabilidade pode tornar-se um processo mais vasto, mais poderoso e mais ambicioso do que geralmente se admitiu até ao presente.

- Princípio de integração política
  A coordenação e integração serão realizadas por meio da combinação do princípio de subsidiariedade com o conceito mais vasto da responsabilidade partilhada. A integração deverá ser conseguida tanto horizontalmente, para realizar as sinergias das dimensões social, ambiental e económica da sustentabilidade, e verticalmente, entre todos os níveis da União Europeia, Estados-membros, poderes regionais e locais, para conseguir a maior coerência de política e ação e evitar estratégias contraditórias em diferentes níveis.

- Princípio de reflexão ecossistémica.
  A reflexão ecossistémica mostra a cidade como um sistema complexo que é caracterizado por processos contínuos de transformação e desenvolvimento. Foca aspetos tais como a energia, os recursos naturais e a produção de resíduos como fluxos ou ciclos. A manutenção, o restabelecimento, a promoção e o encerramento de fluxos ou ciclos contribuem para o desenvolvimento sustentável. A regulamentação do tráfego e dos transportes é outro elemento da reflexão ecossistémica. A estratégia da rede dupla, que oferece um quadro para o desenvolvimento urbano a nível regional ou local, baseia-se nos princípios da reflexão ecossistémica. Esta inclui também uma dimensão social, que considera cada cidade como um ecossistema social.

- Princípio de cooperação e parceria.
  A sustentabilidade é uma responsabilidade partilhada. A cooperação e parceria entre diferentes níveis, organizações e interesses são elementos essenciais da ação em prol da sustentabilidade. A gestão sustentável é um processo de aprendizagem, no âmbito do qual "aprender fazendo", partilha de experiências, ensino e formação profissional, trabalho multidisciplinar, parcerias e redes, consulta e participação da comunidade local, mecanismos educativos inovadores e aumento dos conhecimentos são elementos essenciais.

3.3. AMBIENTE

Os problemas ambientais constituem um referencial importante para a definição das estratégias de planeamento e de gestão das cidades porque cada vez mais as cidades são entendidas como ecossistemas específicos e forma dominante de habitat humano. Razão para que se não limite os aspetos funcionais e de composição urbanística a atenção a dar à forma urbana, à organização do território que a suporta e às relações que se estabelecem com as suas envolventes. Os espaços abertos, a fauna, a flora e as periferias rurais constituem, por si, para além de suporte de atividades biológicas diversificadas, uma realidade urbana essencial para a criação de sistemas ambientais equilibrados e para a gestão racional dos recursos. Sendo, por isso, fatores determinantes da qualidade ambiental exigida para a vida nas cidades e, como tal, elementos estruturantes do sistema global de espaços verdes urbanos e periurbanos.

O alargamento do conceito "jardim" e "parque" urbanos, explica o desenvolvimento dos conceitos e critérios que, a partir da revolução industrial, determinaram conceções e modelos de organização urbana onde a natureza veio assumindo importância crescente como elemento de composição urbanística e valor cultural.

As cidades são territórios emblemáticos e míticos onde a presença da natureza tem, para além da vertente ecológica, um valor simbólico que as liga a um espaço, uma memória e uma cultura. Uma cultura urbana emergente não pode deixar de conflituar com os modelos dominantes de planeamento urbano enquanto matrizes de reprodução de modelos funcionais, de que as cidades são espaços de liberdade.

A grande concentração da população mundial nas cidades e o crescente impacto ao meio ambiente vêm despertar cada vez mais, a consciência das empresas e dos governos a estabelecerem medidas sustentáveis que resultam em melhor qualidade de vida para seus habitantes.

As cidades sustentáveis tomam medidas para evitar utilização inadequada dos imóveis urbanos, a gestão do uso do solo, a edificação ou o uso excessivo ou inadequado em relação à infraestrutura urbana, a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, a deterioração das áreas urbanizadas, a poluição e a degradação ambiental.

Outra preocupação das cidades sustentáveis é fazer com que a população faça um uso eficiente e sem desperdícios de água, energia, e sempre usando materiais renováveis. Algumas ideias para facilitar e melhorar o clima no planeta é criar espaços multiuso para evitar desperdícios, colocar tudo num mesmo bairro e incentivar o transporte alternativo, para diminuir a poluição do planeta e melhor o ecossistema mundial.

Uma democracia a nível local corresponde à necessidade de uma abordagem mais criativa e flexível diante dos desafios atuais, ao providenciar instrumentos essenciais para a valorização local.

Uma das abordagens cruciais na melhoria da qualidade da democracia local é aumentar a participação dos cidadãos nos processos de tomada de decisão. Devem-se desenvolver métodos para promover o processo de tomada de decisão em conjunto – foros de debates, audiências públicas, pesquisas de campo, júris de cidadãos e comités de paz.

Além disso, as cidades tornam-se cada vez mais diversas, exibindo uma gama de grupos étnicos, religiosos e raciais. Consequentemente a gestão de conflitos a nível local toma uma dimensão cada vez mais crítica.

3.4. ESTRATÉGIAS PARA A INTEGRAÇÃO E GESTÃO TERRITORIAL

A conceção do espaço territorial (nacional, regional e local) ao qual se aplicam as normas e as orientações do planeamento, tal como se demonstrou, está fortemente ligada ao contexto histórico e à sociedade concreta, nomeadamente no que se refere aos seus modos de produção e consumo: o espaço confunde-se com aquilo que nele se desenrola, e incorpora os anseios, valores e comportamentos daqueles que nele atuam (Cardoso, 1996). O que está na essência do conteúdo do Planeamento não são as imposições normativas, mas sim as condições concretas do espaço que se pretende planear. A implementação de todo o tipo de decisões (globais e/ou setoriais) implica a sua tradução no espaço, que deve, assim, exercer funções integradoras (Lopes, 1979).

O sistema de Planeamento territorial, aos níveis nacional, regional e local deve adotar uma visão estratégica, no sentido de conceber, implementar, coordenar, acompanhar e avaliar (Figueiredo, 2002) diferentes políticas de apoio ao desenvolvimento integrado e sustentável. A sua missão procura envergar o desenvolvimento sustentável dos territórios. Para além disso, o Planeamento consiste na criação de condições de procedimento administrativo, de gestão e de relacionamento comunicacional que favoreça a conceção, construção, utilização e conservação das estruturas físicas (Lynch, 1990).

No sentido do atingimento dos objetivos selecionados como representando as metas hierarquizadas, quantificadas e calendarizadas, para cada região particular, que permitem a satisfação da missão do planeamento, surgem um conjunto de estratégias fundamentais a adotar. As políticas que lhes correspondem são os modos de implementação escolhidos pelos agentes de decisão municipais (Correia, 1993). São estas políticas, consideradas de um modo conjunto e integrado, que enquadram a atuação coerente dos agentes de decisão.

As políticas, por seu turno, podem situar-se a um nível superior, correspondendo a normas ou indicações, ou a propostas operacionais, situação em que estão mais diretamente relacionadas com as várias fases da sua implementação no curto prazo (Correia, 1993; Solesbury, 1974; Bennet e Graham,

1998). Os instrumentos de mercado, de taxação, financeiros e administrativos, diretamente ligados à ação, é que corporizam o exercício concreto deste tipo de políticas.

Neste sentido, os instrumentos normativos correntes de planeamento territorial deverão articular-se com os princípios de desenvolvimento económico e social, nos quais se apoia o desenvolvimento a longo prazo. Daí a relevância da definição de enquadramentos normativos que promovam a integração dos objetivos de desenvolvimento territorial de longo prazo com o sistema de planeamento territorial (Rebelo, 2001a).

A fase seguinte no ciclo do planeamento e da gestão estratégicos consiste no estabelecimento e na avaliação dos "gaps" estratégicos, ou seja, na comparação dos resultados esperados se se mantiver(em) a(s) estratégia(s) corrente(s), e os resultados alternativos que se poderão obter se se implementarem alterações na estratégia atual ou se se adotarem novas estratégias (Rue e Holland, 1989, Rebelo, 2001b).

A projeção dos níveis de performance futuros, supondo a manutenção da(s) estratégia(s) atual(ais) toma em consideração as tendências da envolvente e os recursos internos do espaço territorial. Os "gaps" estratégicos podem aparecer porque a estratégia correntemente seguida não é a que mais se apropria às mudanças da envolvente, ou porque os recursos regionais e municipais se estão a alterar de um modo muito rápido, ou ainda porque a estratégia atualmente seguida não foi implementada da forma mais apropriada.

A análise dos "gaps" de performance deverá, pois, ser realizada para cada um dos objetivos e para cada ano correspondente a um dado período de planeamento. A redução estratégica destes "gaps" a nível regional e urbano pode conseguir-se a partir de uma utilização mais eficiente e eficaz dos respetivos recursos e oportunidades, de forma a reforçar as vantagens competitivas do concelho em estudo (Rebelo, 2001b), embora mantendo mecanismos de coordenação e articulação de políticas com os restantes concelhos da Área Metropolitana.

Em termos concretos, o processo de planeamento estratégico adotado na elaboração de planos (Lobo et al., 1990), é constituído pelas seguintes fases:

- Identificação de situações conflituosas, que é necessário resolver e evitar, sendo estas questões agrupadas por áreas e hierarquizadas em função da sua especificidade ou generalidade, bem como pela sua importância crítica (técnica e política), não só atendendo às condicionantes de planeamento e gestão, como ainda avaliando efeitos sinergísticos aos quais possam estar associadas, integrando-as em análises sistémicas;
- Formulação dos objetivos que se pretendem alcançar – estes deverão ser hierarquizados de acordo com a sua generalidade ou especificidade, de acordo com as respetivas áreas de decisão, e estabelecidos os níveis de prioridade local e regional pelos políticos e/ou técnicos. É a partir dos objetivos políticos de caráter geral que se estabelecem os objetivos operacionais;
- Definição de diferentes alternativas (políticas, medidas, decisões, ações e instrumentos que as suportam, sua formulação e avaliação, e processos de tomada de decisões), e seleção da melhor ou melhores de entre elas. A avaliação assenta na comparação de cenários previsíveis - destacando o cenário tendencial (que constitui a situação de referência, e que corresponde a uma atitude passiva e de não intervenção), o cenário implícito (que é o resultado da execução de planos e projetos sem questionar a sua validade), cenários contrastados (isto é, cenários que são não tendenciais, desenvolvidos nas suas linhas gerais, implicando a identificação de sinergias e/ou incompatibilidades entre os objetivos que lhes estão subjacentes) – elaboração, para cada cenário, de uma ou

múltiplas estratégias (envolvendo a formulação de políticas, medidas e ações que as detalhem, avaliação de sinergias, e compatibilidades entre medidas e ações num âmbito técnico e político), e avaliação do alcance esperado dos objetivos setoriais e globais de cada estratégia relativamente ao cenário perseguido (a avaliação das alternativas é feita em termos de custo-benefício, a partir da comparação do cenário tendencial com cada um dos cenários contrastados);

- Mobilização de meios e programação do seu uso, nomeadamente através da identificação dos agentes a envolver, da delimitação dos âmbitos de atuação das suas iniciativas, e respetiva compatibilização;
- Auscultação, participação, negociação e monitorização.

As metodologias do planeamento continuam em expansão. Nas últimas duas décadas os problemas foram abordados de forma sistémica, no âmbito das suas relações inter-setoriais. São as seguintes as três etapas seguidas: formulação de objetivos e identificação dos caminhos que permitem alcançá-los; avaliação de alternativas e identificação da opção a seguir e dos meios a mobilizar, divulgação das soluções e das regras, e negociação com os agentes não públicos no que se refere à sua participação nos processos de decisão. Desta forma assumem particular relevância os seguintes aspetos (Lobo et. al, 1990):

- Organização da informação (recolha, tratamento, atualização, estruturação), bem como identificação dos indicadores que são necessários aos processos de monitorização e gestão, respetiva flexibilização e rápida e fácil disponibilização aos seus possíveis utilizadores;
- Processos de permanente avaliação e seleção – favorecendo em termos operacionais a resposta a todas as questões mais importantes, reduzindo a margem de incerteza e risco, e evitando compromissos rígidos antes do momento adequado para tal;
- Monitorização, que consiste na avaliação do processo de planeamento de um modo crítico, identificando o nível de atingimento dos objetivos estabelecidos previamente, e implementando as estratégias selecionadas, salvaguardando a existência de informação para decisões diferidas;
- Implementação de decisões de carácter colegial, permitindo incorporar nos planos uma pluralidade de interesses, e contribuições nas formas de implementação, sem atrasos nos processos de tomada de decisões. Garantia da coordenação, de forma a assegurar coerência e articulação nas medidas e ações tomadas pelos diferentes sectores e níveis hierárquicos, assegurando a eficácia do processo de planeamento;
- Comunicação e divulgação das análises, das propostas e das opções à população em geral, por forma a mantê-la esclarecida, empenhada e participativa na tomada de decisões, bem como na implementação do(s) plano(s).

Os Sistemas de Informação Geográfica permitem apoiar a definição, a implementação, o acompanhamento e o controle dos seguintes tipos de atividades de planeamento e de gestão territoriais (Alves, 2002):

- Elaboração de Planos de ordenamento do território e de uso do solo;
- Estudo de características localizadas espacialmente, a nível da população, dos usos do solo, da localização das atividades económicas e dos recursos;
- Avaliação de Planos, respetivo acompanhamento e monitorização;
- Modelação de fenómenos que ocorrem espacialmente e com elevado significado e incidência espacial;

- Simulação de políticas de intervenção alternativas nos âmbitos do ordenamento, do planeamento e da gestão.

Por conseguinte, e para efetivar as estratégias estabelecidas, as políticas urbanas apresentam como principais objetivos, os seguintes (MPAT, 1991):

- Modernização do sistema urbano, baseado no desenvolvimento do espaço nacional de uma forma ordenada, através da estruturação e/ou contenção do crescimento/decrescimento das áreas metropolitanas, reforço dos centros urbanos de dimensão média, e melhoria articulada das comunicações no sistema urbano.
- Melhoria da eficiência e da qualidade urbana, através da garantia dos níveis adequados de infraestruturas básicas, reequipamento urbano (sobretudo nos domínios da saúde, educação, desporto e cultura), reordenamento das áreas degradadas em coordenação com as formas e os *timings* associados à expansão/consolidação urbana, melhoria da acessibilidade, comunicação e circulação, valorização do espaço urbano, e garantia de elevados níveis de eficiência e de eficácia nos processos de planeamento e gestão territoriais.
- Integração e compatibilização do sistema urbano na envolvente europeia, evitando as características nacionais periféricas, através da aposta no desenvolvimento de um "perfil" europeu em algumas cidades, tirando partido da localização estratégica, continental ou intercontinental, de um país, e promovendo a implantação de equipamentos públicos de carácter internacional em alguns centros urbanos, e através da redução das assimetrias com os países vizinhos.

Em termos estratégicos a obtenção ou cumprimento destes objetivos de política urbana passa pelo empenhamento dos parceiros económicos e sociais, da administração local e da população. Para implementar as estratégias, é também importante motivar e mobilizar a participação da iniciativa privada nas diferentes atividades, serviços, infraestruturas e equipamentos urbanos. Estes incentivos devem articular-se com as estratégias urbanas definidas a nível nacional. A importância económica dos investimentos deve reforçar a sua representatividade espacial, canalizando-os para as melhores localizações.

Não podem, ainda, ser esquecidos os instrumentos de fiscalidade nacional e municipal, em articulação com as políticas urbanas. No que toca às políticas de qualificação do espaço urbano os instrumentos devem centrar-se, essencialmente, ao nível das áreas urbanas degradadas, e consistem na revitalização de núcleos históricos, no desenho de espaços públicos (verdes e de lazer), e na provisão dos meios de transporte e de circulação de toda a área urbana.

As áreas metropolitanas, atendendo ao elevado número e complexidade de inter-relações existentes no tempo corrente, requerem a definição de estratégias integradas e equilibradas baseadas na concertação e coerência a nível territorial, setorial e institucional. Assim, conjuntamente com o reforço dos núcleos, é necessário uma identificação clara da quantidade e da qualidade das funções a descentralizar e a diversificar, a concentrar e a desconcentrar. Desta forma, a principal aposta consiste em reforçar os centros de decisão, as redes de serviços e de equipamentos, reforçando as funções urbanas, económicas, políticas e culturais.

3.5. O PLANEAMENTO À ESCALA LOCAL

3.5.1. CARATERÍSTICAS DE UM BAIRRO SUSTENTÁVEL

Utilizando como referência a unidade residencial – aqui designada por bairro – para ilustrar aquele que poderá/deverá ser o ambiente residencial urbano onde frequentemente várias superfícies comerciais se integram, importa tecer algumas considerações sobre a sustentabilidade à escala local, mais não fosse pelo fato do caso de estudo que apresentaremos adiante se enquadrar nesta paradigma urbano-funcional.

São surpreendentemente interessantes e consistentes as aspirações e os desejos que pessoas com estilos de vida muito diferentes pretendem para as suas áreas de habitação. Com efeito, todos pretendemos viver numa zona que seja atraente, segura, sadia e não poluída, com instalações e serviços locais de qualidade, acesso a espaços verdes e boas ligações com outras áreas. Quem não gostaria de ter a oportunidade de participar em atividades de convívio social e de confraternização? É reconhecido que, para algumas pessoas – nomeadamente a população idosa e a mais jovem – que o bairro tem uma vital importância para a sua saúde e bem-estar.

Para tal, é necessário que existam áreas com qualidade para se viver, trabalhar, divertir. Assim, um modelo de bairro ambientalmente responsável e inclusivo assenta em (Barton, Grant, Guise, 2010):

- Uma população socialmente equilibrado e variada, tanto a nível de rendimento como de agregado familiar, com variadas oportunidades de habitação capazes de satisfazer essa mesma população;
- Diversidade de utilização - habitação, negócio, comércio, pontos de interesse cultural e social, serviços de saúde, dotados de fácil acesso, e com oportunidade de escolha para todos;
- Passeios, ciclovias, transportes públicos, rede rodoviária dentro do próprio bairro, de forma a criar uma zona ampla e permeável e capaz de liga-lo às principais redes de transportes dessa cidade/região.
- Uma esfera pública dominada por peões com o intuito de facilitar uma vida social saudável e proporcionar um ambiente atraente e seguro à escala humana;
- Princípios para o desenvolvimento de sensibilidade ecológica, consistentes com inclusão social e utilização de recursos de corte e poluição.
- Uma rede de espaços verde que possibilita acesso a zonas abertas, devidamente equipadas e fornecidas com água, energia, vegetação e com um plano de gestão e manutenção desses mesmos espaços;
- Identidade estética que esteja enraizada na identidade coletiva da região, refletindo caraterísticas valorizadas pela comunidade local;
- Um bairro estruturado em torno da acessibilidade proveniente de transportes públicos, com densidades variadas, com capacidade de proporcionar uma renovação do mesmo e/ou adaptação gradual às novas necessidades;
- Oportunidade para a participação ativa e frequente de todos os setores da população, dos interesses comerciais e de possíveis grupos de voluntários no planeamento da área em questão.

Com efeito, podem-se dividir estas questões em 3 tópicos distintos (Barton, Grant, Guise, 2010):

A - Saúde e qualidade de vida

A saúde, neste contexto, é um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não meramente a ausência de doença ou enfermidade. O ambiente físico do bairro afeta a saúde e o bem-estar, tanto diretamente, através da qualidade da habitação e do espaço público como indiretamente, por meio de

impacto sobre o comportamento e do senso de comunidade. O que se pretende, é um bairro capaz de proporcionar um espaço agradável para todos os grupos – jovens e idosos, ricos e pobres.

B - Sustentabilidade ambiental

As marcas ecológicas existentes em termos de utilização de recursos e da poluição provocada são grandes, e continuam a crescer em certos aspetos, pelo que constitui um sério aspeto a ser continuamente abordado. Deve-se procurar ter a máxima responsabilidade pela saúde dos bens comuns globais - clima, terra, biodiversidade. O planeamento de um bairro sustentável significa refazer as convenções de desenvolvimento do passado recente.

C - A vitalidade económica e cívica

As localidades não devem ser meros dormitórios. O seu rejuvenescimento, como áreas residenciais saudáveis e sustentáveis só pode ser alcançado se houver a vontade e a energia local para o efeito. Parte dessa energia vem da vitalidade da economia local, investida em pessoas e em lugares; parte vem do compromisso político local, de parcerias eficazes entre a comunidade, dos setores públicos e privados.

3.5.2. REINVENTAR OS BAIRROS

A - Reconhecer as dificuldades

A realidade é muitas vezes bastante diferente, e existe uma preocupação generalizada sobre o futuro do bairro. A elevada mobilidade e a mudança do poder de compra minaram a importância da localidade na vida das pessoas. Onde em tempos as crianças brincavam na rua e havia uma comunidade local próxima, a população viaja agora com muita facilidade para fora e longe da sua área de habitação a fim de procurar inúmeras e díspares atividades. Como resultado, lojas e serviços locais deixam de ser viáveis. Enquanto as mudanças representam uma maior escolha e oportunidade para alguns, outros vêm as suas vidas a empobrecer. O nosso estilo de vida tem-se tornado menos saudável, ao mesmo tempo que se tem usado recursos de forma insustentável e criando uma ameaça à estabilidade da ecologia global.

Estas tendências são, em parte, a resposta do mercado para perceber as preferências dos consumidores, mas que têm sido alimentadas por políticas oficiais como escolas, hospitais e estações de correios que diminuem assim a importância da acessibilidade local. Além disso, tem-se assistido à promoção de uso único de propriedades residenciais e de parques empresariais, em zonas com densidades relativamente baixas e que são intrinsecamente dependentes do uso de carro. Estas tendências não só afetam a qualidade de vida e do meio ambiente, como também restringem o potencial de atividade económica local. Um aspeto real e preocupante, é a perceção que as pessoas por vezes têm, especialmente em áreas degradadas, da sua impotência para influenciar certas decisões que agravam progressivamente o seu próprio ambiente (Barton, Grant, Guise, 2010).

Contudo, existem bairros dentro de grandes tecidos urbanos que permanecem fortes dentro da comunidade local, não sendo portanto uma questão de recriar bairros a partir do zero mas sim de reforçar e construir sobre os atuais padrões de atividade e de procura.

B – Renascimento do bairro

No contexto, a mudança na política europeia no sentido de uma abordagem mais sustentável e localmente sensível é bem-vinda. O planeamento de bairros seguros, convenientes e atraentes é uma

parte essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável, e a chave para o renascimento urbano.

Há autoridades locais (e indústria de desenvolvimento) que ainda estão a encontrar dificuldades para mudar de rumo. A mudança é dificultada, principalmente no nível de bairro, por falta de orientação política integrada e coerente, pelas diversas perspetivas das diferentes partes interessadas, incluindo-se as comunidades locais, e pela escassez de recursos disponíveis das autoridades locais para o planeamento local.

O bairro do futuro precisa de ser desenhado em sintonia com as mudanças culturais e com as novas tecnologias. Não podemos voltar para o (supostamente) localismo aconchegante do passado. Em vez disso, os bairros deverão ser lugares abertos, variados, igualitários e conectados - proporcionando mais escolha, oportunidade e embelezamento, mas sem impactos indesejáveis para a saúde e para o ambiente

Com a exceção de algumas questões isoladas, está longe de se provar que as grandes cidades, nem tão pouco os bairros urbanos, são "ilhas" com potencial de auto-suficiência. Os habitantes são dependentes da cidade ou da região urbana de que fazem parte. O mercado de trabalho, as zonas de captação dos principais serviços, e também a força das redes sociais, originam a ligação entre os diferentes lugares. Estradas, ciclovias e serviços de transporte público são a teia de conectividade que permitem o desenvolvimento social e económico. A localização do bairro em relação a essa rede é, assim, extremamente importante. Somente se o planeamento estratégico de transporte, uso do solo e desenvolvimento económico estiverem corretamente alinhados, poderá um espaço urbano ter esperança de se tornar sustentável.

Os bairros podem ser moldados como uma escala espacial fundamental para a mudança. Eles têm um papel espacial em uma transição para uma clarificação de áreas urbanas sustentáveis. A sua escala única em habitação humana torna pequeno o suficiente para refletir o população: estilos de vida, redes sociais e qualidade de vida, de onde também se pode perceber os efeitos causados na sua natureza, os impactos ambientais e a função económica dos distritos, vilas e cidades. Seja na sua gestão, renovação ou construção, as zonas residenciais são um elemento vital para uma abordagem base em busca do desenvolvimento sustentável. Estas podem ser vistas como umas "amostras de ensaio", podendo atingir papéis vitais para a inovação e apoio de estilos de vida mais saudáveis e melhor integrados numa dada comunidade.

3.5.3. A OPERACIONALIDADE DO PROCESSO COM VISTA À INTEGRAÇÃO URBANA

3.5.3.1. Finalidade e âmbito

Estes dois processos estão entrelaçados, mas são distintos. A colaboração efetiva entre os planeadores, investidores e as comunidades locais é indispensável para a implementação de estratégias coordenadas, como já foi falado anteriormente. Mas processos colaborativos sem uma análise serena podem levar simplesmente a acordos negociados entre os interesses estabelecidos e adquiridos. Se as necessidades de grupos sub-representados e as gerações futuras estão para ser reconhecidas, então a conveniência política tem de ser casada com a racionalidade integradora.

É evidente que, em algumas áreas, não haverá ou será pouco impulsionada uma estratégia de vizinhança integrada. Mesmo em áreas relativamente estáveis, no entanto, cada modesta mudança incremental afeta a trajetória em direção, ou afastando-se, da sustentabilidade. Deseja-se uma estratégia específica espacialmente forte, apoiada pelos intervenientes locais significativos e da comunidade.

Este processo é para uma estratégia comunitária ao nível de bairro ou estrutura espacial. O foco está no desenvolvimento físico da área.

O impulso para algum tipo de planeamento de bairro pode vir de setores públicos, privados, de grupos de voluntários ou até mesmo da comunidade. Seja qual for a razão ou o tema em discussão, o processo de decisão deve seguir o mesmo caminho básico, isto é, ganhar o apoio dos parceiros locais e apostar em promover um forte e salubre desenvolvimento da região.

As campanhas comunitárias podem ser desencadeadas pela frustração com a falta de equipamentos locais, pelo declínio económico, crise social ou degradação ambiental. O principal objetivo dessa campanha é influenciar e persuadir as autoridades. A credibilidade depende fortemente da rede de contactos e do nível de apoio demonstrado por parte da comunidade.

Os grupos comunitários, algumas organizações de voluntários e pequenas empresas podem ser facilmente vulneráveis, mas também são capazes de inovar e de experimentar com uma flexibilidade que as grandes empresas e o governo não podem igualar. Muitos dos exemplos mais interessantes de desenvolvimento sustentável foram lançados e geridos por grupos locais (Barton and Kleiner 1998). Frequentemente, nascem ideias e conceitos em localidades onde vivem importantes pessoas para a humanidade, mas o seu contributo só pode florescer com apoio do sector público e/ou privado.

O ponto de partida de uma tal campanha passa por fazer alianças. A ambição é a de formar parcerias que permitam decisões eficazes e exequíveis. Para tal, uma iniciativa da comunidade precisa:

- Articular claramente os objetivos com o carácter da iniciativa;
- Atrair a atenção através de uma publicidade adequada;
- Construir a base de adesão para ajudar com o número e as condições trabalho e aumentar a credibilidade com organizações de financiamento e com as autoridades locais;
- Desenvolver um projeto piloto para demonstrar a capacidade do grupo e preparar o terreno para esquemas mais ambiciosos;
- Construir um círculo eleitoral de apoio entre os políticos locais, a imprensa local, grupos locais e a comunidade em geral;
- Formar parcerias com os setores público e privado para realizar o projeto.

Quando um projeto de desenvolvimento é grande o suficiente para ter um impacto significativo sobre o futuro de uma determinada área, em seguida, o investidor tem a responsabilidade de promover um processo de tomada de decisão cooperativo. O principal investidor pode, e deve, seguir o mesmo conjunto de etapas de planeamento como as autoridades de planeamento. Isso inclui trabalhar com as partes interessadas locais a considerar problemas, necessidades e oportunidades e preparar um quadro espacial que traça uma nova e desenvolvida malha urbana, ligada com a(s) mais antiga(s). As autoridades de planeamento são um parceiro fundamental neste processo.

As autoridades locais devem trabalhar no sentido da adoção de uma abordagem integrada da política espacial em cada município urbano, cidade rural ou Junta de Freguesia, para que a revisão do plano local, desenvolvimento económico e projetos de regeneração, tenham uma clara relação aos programas comerciais e de serviços, e apoio das partes interessadas em cada local.

Há uma abundância de iniciativas oficiais que influenciam os bairros: zonas de ação de saúde, zonas de ações de habitação, comunidades seguras, programas de trânsito, parcerias de regeneração, planos de desenvolvimento, etc. O risco de conflitos, duplicação e ineficácia é alta. Em suma, a coordenação pode ocorrer através de uma série de mecanismos (Barton, Grant, Guise, 2010):

A – Estratégias comunitárias da vizinhança

As estratégias para uma cidade ou comunidade baseadas em localidades proporcionam diferentes oportunidades para uma integração urbana a nível local. Esses programas visam promover o bem-estar económico, ambiental e social, onde devem estar incluídos a disponibilização e implantação de serviços, usos do solo bem como as medidas e políticas de desenvolvimento.

B – Estrutura espacial da vizinhança

Alterações aos planos estratégicos constituem uma oportunidade para realização de parcerias de com os moradores, com as Juntas de Freguesia, prestadores de serviços (educação, saúde). Assim seria possível definir estratégias mais detalhadas e adaptadas à realidade da comunidade atingida, contribuindo para uma mudança significativa e positiva de uma área urbana.

C – Desenvolvimento de tarefas

A preparação e elaboração de ordens de desenvolvimento para grandes esquemas de reordenamento ou de expansão da cidade exige parcerias com os prestadores de serviços, as populações locais, os interesses do espaço e das alterações a que este tem sido sujeito e com os projetos de desenvolvimento já existentes para essa mesma área.

3.5.3.2. O processo de "sete estágios"

Assim, qualquer processo de decisão política espacial ou alterações significativas que afetem a localidade precisa de ser RITE (Barton, Grant, Guise, 2010):

- Racional, no sentido em que há uma tentativa real de entender a natureza dos problemas, de analisar as vantagens de soluções diferentes, e de aprender com o processo de implementação;
- Integrador, no sentido de que as partes interessadas - sejam elas pessoas locais, associações voluntárias, organismos do setor público ou privado - estejam ativamente envolvidas;
- Transparente, na medida em que a informação esteja prontamente disponível e acessível e as fontes de poder e de influência presentes e passiveis de contestação;
- Eficaz, em que as decisões, uma vez tomadas, sejam passíveis de se concretizarem – sobre um programa realista e coordenado e com clara responsabilidade.

Desta forma, apresenta-se uma síntese do processo de planeamento de um bairro composta por sete fases:

1) Iniciativa de falar

A iniciativa para um projeto de bairro amplo pode vir da autoridade local, uma importante organização de investimento ou a comunidade local. A liderança eficaz e sustentada pelo iniciador é muito importante, mas simultaneamente é vital reconhecer plenamente os outros interesses envolvidos. Um estudo precoce e aberto pode muito bem revelar oportunidades ou problemas que levam a redefinição do projeto, pelo que a delimitação do âmbito deste, deve ter como objetivo responder a questões como:

- Qual é o objetivo e a dimensão do projeto?
- A entidade responsável é capaz de dar prosseguimento?
- Que partes interessadas devem estar envolvidas?
- O projeto é consistente com os amplos objetivos e estratégias bem definidas?

2) A definição de uma visão compartilhada

Uma etapa inicial de um exercício de planeamento de um bairro é o desenvolvimento de uma visão compartilhada, que deve ser tanto altamente motivadora como prática, para que os potenciais parceiros queiram aderir/adquirir. A visão deve então ser refletida num projeto que estabeleça:

- Os objetivos, âmbito e os resultados esperados;
- A forma como o projeto será gerido;
- O processo de colaboração e de consulta;
- O método de avaliação e a tomada de decisão.

3) Compreender a localização

Uma avaliação cuidadosa do bairro (ou projeto) e do seu contexto é essencial antes de se fixar sobre as políticas ou propostas específicas, a fim de evitar soluções incompletas e para abrir a possibilidade de cooperação. Uma avaliação de um bairro deve passar, se possível, por:

- Ser feita com outras partes interessadas, para alargar a base de compreensão e engendrar um senso de propriedade compartilhada da iniciativa, usando a avaliação para construir a capacidade da comunidade.
- Envolver uma leitura rápida, mas sistemática de todos os níveis da análise no modelo de vizinhança: pessoas, comunidade, atividades, local, recursos e no contexto mais vasto.
- Ligar à entrada e contribuem para o controlo da qualidade de vida;
- Concentrar a atenção onde existem dificuldades reais, tensões ou incertezas, tentando o entendimento e a confraternização entre os demais envolvidos, procurar oportunidades e avaliar as propostas para a resolução dos problemas.

4) O desenvolvimento de ideias

É importante não abandonar prematuramente as soluções mais pretendidas para os problemas locais. As políticas estabelecidas pelas autoridades de planeamento e de desenvolvimento ou por prestadores de serviços, muitas vezes falham (ou nem chegam a tentar) no contributo para um desenvolvimento sustentável. É, portanto, vital examinar cuidadosamente as diferentes opções. As ideias apresentadas podem surgir simplesmente por um processo de colaboração entre dois ou mais organismos comuns, mas também por uma pesquisa ponderada de melhores práticas, da experiência e aprendizagem obtida, ou estudada, anteriormente, em outras situações. Métodos de previsão e de visionamento bem como o debate e discussão de ideias podem bem ajudar no processo de tomada de decisões mais acertadas no contexto global.

5) A aprovação de um programa coordenado

Um plano de vizinhança local, seja ele qual for, não serve apenas para identificar medidas, mas também para criar compromissos com as principais organizações de execução. O processo de obtenção

de apoio político e de atrair investidores é crítico, e sem eles, nada pode vir a ser efetivamente concretizado.

O documento central é, portanto, um programa em vez de um plano. Um programa precisa de ser explícito sobre a visão acordada para a área em questão, as prioridades de desenvolvimento, e o modo e a atitude a ser levada adiante em situações imprevisíveis que por muitas vezes surgem em diversos projetos de implementação. As funções e tarefas dos organismos de apoio precisas de ser explícitas e acordadas, com pontos de paragem para uma revisão coordenada, assim como os resultados desejados devem ser indicados e estabelecidos.

6) Tomar medidas

Também os planos melhores estabelecidos podem falhar. A implementação é um processo incremental e muitas vezes incoerente ao longo de um período de tempo prolongado. A eficácia depende:

- Consistência de longo prazo na visão e na estratégia;
- Uma postura pró-ativa e criativa da autoridade de planeamento em definir os objetivos e os parâmetros para o desenvolvimento de áreas específicas (com resumos do projeto a desenvolver, por exemplo);
- Aproveitar as oportunidades quando elas surgem, por exemplo, quando as mudanças de propriedade de terras criam inesperadamente novas áreas urbanas com potencial;
- Responder às preocupações e problemas através da colaboração e da flexibilidade em soluções de design ou de trabalho em rede com outras os outros intervenientes;
- Manter um bom relacionamento entre investidores e principais intervenientes no processo de implementação, através de reuniões regulares de informação;
- Cultivar uma atitude de sensibilidade comunitária e de apoio.

A eficácia também depende de uma gestão subsequente, a qual deve ficar bem clara e definida no plano do bairro: quem é que vai gerir os equipamentos comunitários? É a autoridade local capaz de suportar os custos? Se não, poderá um comité de gestão organizado e dirigido pelos residentes gerir equipamentos e espaços em nome dos demais usuários?

7) Lições de aprendizagem

O acompanhamento contínuo e a avaliação funcionam em três níveis:

- Avaliar o impacto da política - ou seja, como têm sido implementadas medidas e com que sucesso? Se existem efeitos colaterais indesejáveis, ou contratempos com burocracias, e o que pode ser feito?
- Avaliar os resultados da saúde e de sustentabilidade - ou seja, quais são as tendências na qualidade de vida dos residentes / trabalhadores na área? Como está a zona a mudar/evoluir? Tem o plano em vigor abordado as questões como um todo?
- Avaliar a eficácia do processo - os processos colaborativos e de formulação de políticas funcionou? Poderiam ser mais justos, mais abrangentes ou mais eficientes? Que lições se podem tirar para o futuro ou para uma outra área?

4

CASO DE ESTUDO – PARKLAKE EM BUCARESTE

4.1. BUCARESTE – A ESTRUTURA URBANA E O PAPEL DO CENTRO DA CIDADE

4.1.1. INTRODUÇÃO

Dentro do traçado urbano, o papel do centro da cidade é crucial. Os distintos *clusters* centrais, com a sua configuração espacial, são a sua evolução em diferentes períodos de tempo, capaz de oferecer um significado para a estrutura urbana existente da cidade de Bucareste.

Na configuração espacial da cidade organicamente desenvolvida, o centro da cidade tem o papel essencial de proporcionar uma base obrigatória para o funcionamento da cidade como um centro economicamente sustentável. No entanto, as modernizações socialistas pelas quais a capital romena passou, causaram uma relação de poder entre o centro e os edifícios governamentais, onde a ideologia foi a força que superou o espaço como um gerador de fronteiras sociais. O urbanismo socialista teve pois, o papel mais importante no desenvolvimento do atual traçado urbano e configuração espacial de Bucareste, o qual foi dirigido a partir de um uso instrumental onde a necessidade social moldou a cidade, em direção a um uso simbólico onde esta ideologia foi refletida.

Bucareste consegue retratar o carácter de dois ambientes: o centro cívico, um bairro no centro da cidade, que foi totalmente reconstruída na década de 1980 como parte do esquema de sistematização levado a cabo pelo ditador Nicolae Ceausescu, e do centro histórico, representado por algumas (poucas) ruas, com símbolos que lembram a Roménia pré-comunista. Os imponentes blocos do centro cívico, ao lado do palácio de Ceausescu são as memórias mais marcantes da era socialista. A longa avenida Unirii, com 3 km de comprimento, tem a função de ligar destinos importantes, dando estrutura e compreensão à cidade.

Por outro lado, tem-se então o restante núcleo histórico da cidade, que foi construído sobre as ruínas do antigo Tribunal Princely (Curtea Veche) e o qual representa, no tempo presente, uma reserva arqueológica. A maioria dos edifícios do centro histórico datam do século 19, embora muitos dos quais se encontrem em más condições, são edificações deveras importantes para o povo romeno, pois simbolizam a sobrevivência do país. O público e os domínios privados têm uma relação estreita que ressoa através da multiplicidade de entradas esporadicamente localizadas entre ruelas, residências, restaurantes ou lojas. A abundante circulação de pessoas, as conversas paralelas e as demais atividades vividas nesta zona, dão à população o sentimento de um grande pátio privado que tem visto nos últimos anos um aumento significativo de procura e o qual tem sido alvo de inúmeros trabalhos de reabilitação.

Figura 2 – Pormenor de edifícios emblemáticos no centro da cidade.
[Fonte: cartasdebucareste.wordpress.com, 13-04-2015]

Figura 3 – Pormenor de uma das ruas pedonais mais movimentadas do centro da cidade.
[Fonte: communistism.files.wordpress.com, 14-04-2015]

Quem visita o centro da cidade recorda pormenores que rapidamente nos transportam até à capital francesa. Não é por isso de estranhar que Bucareste tenha obtido o título de "Paris do Leste". Este toque elegante e sofisticado, presente nas suas grandes avenidas e boulevards, nos magníficos edifícios com traça da *Belle Époque* e no que resta do estilo de vida em que a sua elite vivia no início do século XX, transmitem à cidade esse lado decadente que tanto apaixona quem a visita. Contudo, a sua história conduz-nos ao lado mais sombrio desta metrópole: as baixas condições de vida da sua população, os bombardeamentos na segunda Grande Guerra, vários terramotos de grande magnitude, o período comunista e o regime de Nicolae Ceausescu transformaram a cidade. Das megalomanias do último ditador romeno saíram edifícios gigantescos e um estilo de construção e planeamento urbano tipicamente soviético. "A Cidade dos Orfanatos" foi o título que a cidade carregou durante muitos anos devido aos períodos de fome e às restrições pelos quais os seus habitantes foram obrigados a passar.

4.1.2. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

Para se entender a tipologia urbana de Bucareste, tem de se observar as modificações da cidade, como resultado das questões sociológicas, económicas e geográficas, pois os símbolos de Bucareste, o seu planeamento e uso do solo foram essencialmente determinados pelas suas influências e modelos.

Assim, embora a primeira referência a Bucareste data de 1459, o seu primeiro mapa "aproveitável" só surge em 1852. Como se pode observar na Figura 4, os anéis radiais demonstram que a cidade cresceu de forma concêntrica.

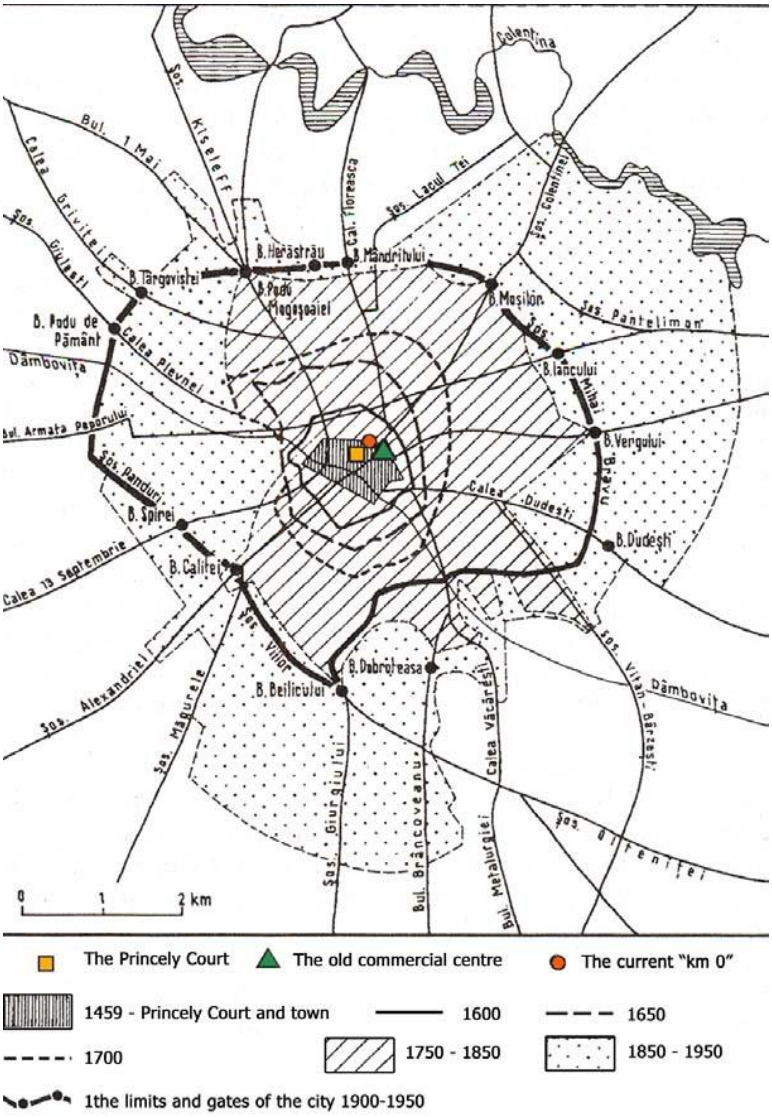


Figura 4 – Evolução da cidade em forma concêntrica ao longo dos anos.
[Fonte: communistism.wordpress.com, 14-04-2015]

Historicamente, durante o reino de Carol I, foram implementados 100 km de novas estradas (1895-1899), iniciando-se um novo processo de desenvolvimento da cidade. Destas operações iniciais, que foram concluídas entre as duas guerras mundiais, resultou uma cidade antiga construída dentro das novas estruturas. A cidade foi chamada de "pequena Paris", pois a influência francesa foi claramente observada em todas as principais avenidas, onde os restaurantes, cinemas, teatros e pequenos palácios eram facilmente acessíveis para uma vida social mais gratificante.

No entanto, entre 1945 e 1989, quando o regime comunista estava no poder, novas ideias haviam sido implementadas nas estruturas urbanas da cidade: uniformidade, controlo, economia centralizada e densidade de população. Uma das primeiras etapas passou por centralizar as zonas industriais, de modo a construir em grande escala para que a população sentisse o poder e a solidez do novo ambiente. As construções da época ainda hoje são consideradas por muitos fora de escala e fora de tempo.

Foi durante a década de 1960 que uma acentuada mudança económica e social teve lugar na Roménia e foi percebido inicialmente como um passo para os valores do ocidente europeu. Determinante durante esse tempo, foi em 1968, quando a Roménia defendeu os direitos nacionais da comunidade e não participando na invasão da Checoslováquia levada a cabo pela Rússia e por outros países socialistas do Pacto de Varsóvia. Foi neste contexto que foi persuadida a ideia de uma nova Roménia urbana. A principal classe camponesa teve tendência para negar os planos para um país industrial liberado e, como tal, deram-se reviravoltas na maioria das grandes cidades. Em Ploiesti, Onesti, Bucareste (entre outras), foram construídos repentinamente os planos dos lotes de novos edifícios cinza, tal como a barragem "Iron Gates" e tantos outros projetos industriais surgiram a ritmo alucinante. Isso foi tudo parte de um salto para a industrialização urbana. Sempre que uma grande instalação ou fábrica fosse construída, foram também erguidos enormes blocos de apartamentos para abrigar os seus trabalhadores.

Todo este conceito de industrialização urbana foi inspirado pela ideia de "Radiant City", de Le Corbusier, famoso arquiteto e urbanista suíço-francês. Em suma, o plano foi baseado na construção de blocos com 5 a 13 andares de apartamentos que foram divididos por "espaços verdes" e expansivas avenidas. As mesmas ideias foram implementadas nos EUA, onde os projetos habitacionais semelhantes ficaram conhecidos como "The Projects", lugares que foram transformadas ao longo do tempo em guetos raciais (como foi Pruitt-Igoe, em St. Louis, antes de ser demolido).

Figura 5 – Pruitt-Igoe, St. Louis (1955). [Fonte: Wikipedia.org, 15-04-2015]

Conceitos semelhantes foram também incutidos em Paris (bairro Nanterre), Moscovo (zonas de habitação de enorme desenvolvimento), Tóquio (projetos "Danchi"), Nova Iorque (Coop-City), Londres (conjunto habitacional Thamesmead).

Figura 6 – Thamesmead, Londres.
[Fonte: The ashes of communism, communistism.wordpress.com, 15-04-2015]

Não obstante, o idealismo romeno de um futuro baseado em altos blocos de apartamentos foi amplamente espalhado por todo o mundo e foi em parte resultado de uma geração mundial de arquitetos e urbanistas, inspirada pela ideia de um bloco de apartamentos onde o "bem-estar" era apreciado. Isso foi na época o padrão internacional para a "nova pessoa urbana". O problema na Roménia foi, porém, a intensidade deste modelo. Como era evidente por outros países que tentaram o mesmo, os benefícios e feitos a longo prazo destes desenvolvimentos para a vida social foram, no mínimo, questionáveis naquele país.

O efeito mais impensável foi a completa "desumanização" que estes novos desenvolvimentos urbanos impuseram à sua população. Todas as casas dos cidadãos tornaram-se nada mais do que meros números, etiquetadas por uma série de cartas desconhecidas, símbolos e algarismos (ex: *Bucharest, Sector 2, str. 1st May, Entrance B, Floor 6, Apt 39*.). Também as lojas eram controladas pelo governo e foram separadas em vários edifícios, de forma a não haver ênfase nas necessidades do cliente/cidadão. Basicamente, a população tinha que comprar apenas o que lhe era imposto, apesar da oferta existente ser o que raramente era procurado (ou seja, o acesso a frutas, a carne, leite e ovos foi limitado e com base no número de pessoas de cada agregado familiar; era necessário provar que se tinha uma família, caso se quisesse comprar mais de 3 ovos, e assim por diante). Por meio da congestão de tantas pessoas juntas, o sistema eliminou automaticamente qualquer ideia de responsabilidade compartilhada para espaços públicos. Além disso, as pessoas eram movimentadas de acordo com os desejos de alguns homens responsáveis. Inúmeras famílias foram transferidas de prédio em prédio e até mesmo de cidade para cidade, tal e qual como se lhes tivessem tirado as casas, para depois serem entregues a pessoas mais importantes. Os apartamentos, embora bastante baratos, eram uma ferramenta de manipulação política, pois podiam ser tirados aos seus donos como que se lhes tivessem sido dados. Além de tudo isso, pouco antes da queda do comunismo, os apartamentos já mal aguentavam o inverno, havia escasso acesso a comida, maus transportes públicos e nenhuma

preocupação para com "o indivíduo". Até à queda do poder de Ceausescu no final de dezembro, a população foi visto como uma unidade.

Todas estas operações foram elaboradas para proporcionar a igualdade entre os romenos, acarretando com elas a falta de individualidade e "o romeno" teve que esquecer os seus hábitos e costumes.

É notável como grandes e principais mudanças apareceram num relativamente curto período de tempo, com as diversas operações realizadas na década de 1980, quando a configuração espacial passou de um uso instrumental para um uso simbólico, também confirmado pela localização de diferentes atividades em relação aos padrões de integração.

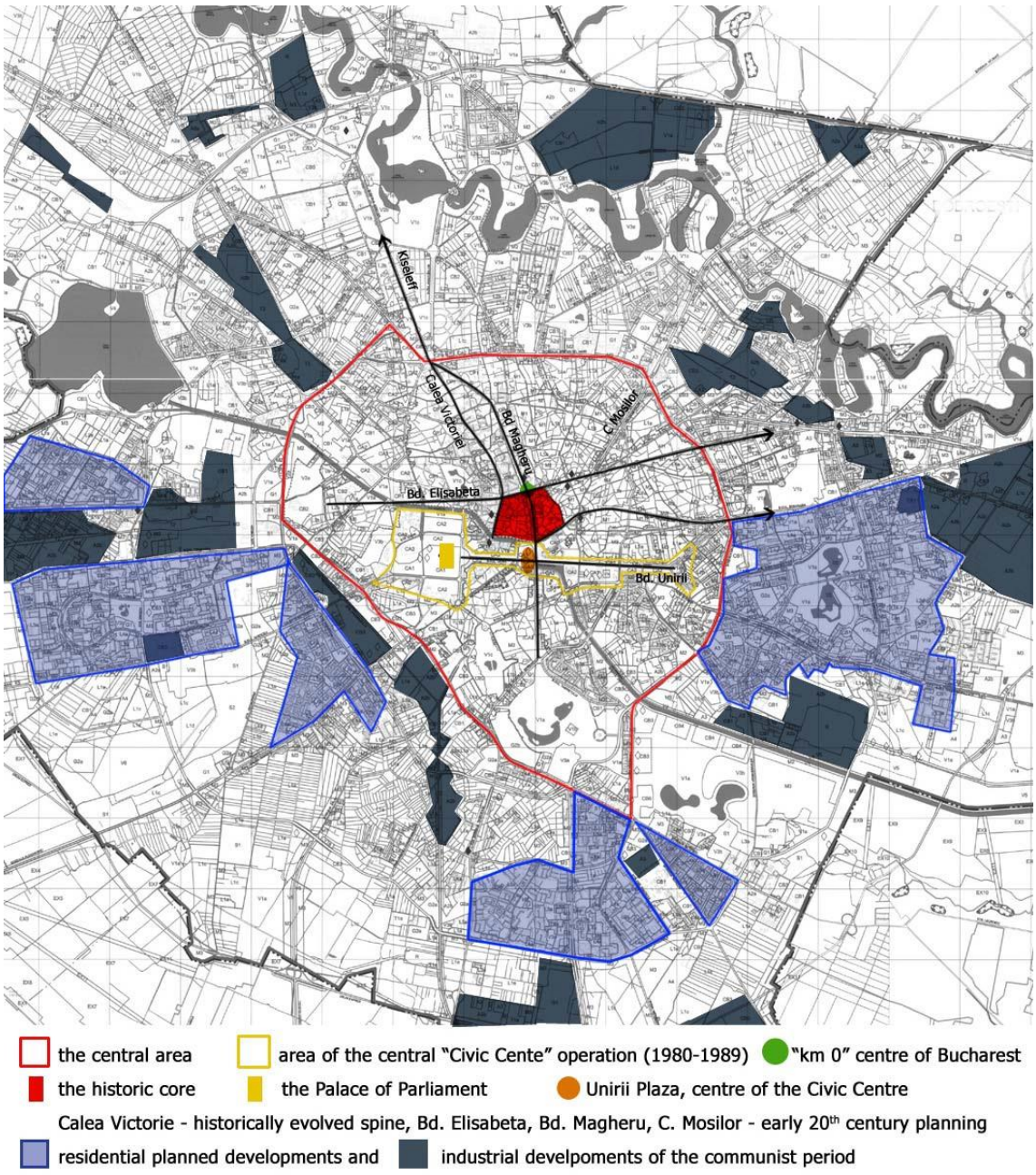


Figura 7 – Configuração da cidade de Bucareste nos anos 80.
[Fonte: communistism.wordpress.com, 15-04-2015]

Ao olhar para a arquitetura de Bucareste, pode-se facilmente observar que esta representa uma das provas mais evidentes da obsessão para expressar a supremacia e para exercer o domínio de Nicolae Ceausescu, o ditador que chegou ao poder em 1965. Ceausescu começou colocando-se como arquiteto-chefe da "nova Roménia ", mas as suas decisões tiveram um brutal e ainda intenso ataque na arquitetura e história romena, ao reformar Bucareste em uma das cidades comunistas mais afetadas no pós segunda Guerra Mundial. A era comunista romena veio distorcer a "Pequena Paris" dos Balcãs em uma cópia do estilo arquitetónico da URSS.

Figura 8 – Imagem da "Pequena Paris" e pormenor do arco do triunfo.
[Fonte: tudosobrepaises.blogspot.pt, 15-04-2015]

O Palácio do Parlamento (como é conhecida hoje em dia), também designado por muitos como "Casa do Povo", é uma das memórias ainda vivas de um passado traumático da tirania. O Palácio é o próprio retrato de um regime cruel que mutilou uma nação e conseguiu apagar a beleza e a alma da cidade. Com uma superfície que ultrapassa os 330 mil metros quadrados é catalogado como sendo a maior edifício administrativo na Europa e o segundo no mundo, depois do Pentágono dos Estados Unidos. A

sua escala, o seu desenho e os arredores do Palácio eram a manifestação final do sonho de Ceausescu concebido a fim de expressar o seu poder. Para dar lugar a esta construção, bairros inteiros foram demolidos com uma superfície mais tarde comparada com o tamanho de Veneza. Valiosas construções históricas, igrejas e mosteiros foram destruídos, ao lado de 40.000 pessoas que foram forçadas a deixarem tudo para trás e a moverem-se em grupo para torres de betão mal construídos e para blocos de apartamentos em áreas proletárias da cidade.

A famosa "Calea Victoriei" foi cortada de modo a fornecer a Ceausescu um "caminho adequado" para o seu edifício. Surge então a imponente "Bouleuvard Unirii, onde a população não estava autorizada a circular, restando assim uma grande avenida vazia que assombrava a cidade, e dando a entender aos cidadãos que qualquer forma rebelião seria inútil contra o poder do Estado totalitário.

Esta avenida não se tornou mais útil após a revolução (Dezembro de 1989), mesmo que tenha sido permitido o tráfego de automóveis. A maioria das lojas localizadas nas proximidades abriram falência, uma vez que as pessoas continuaram a preferir outras avenidas para darem passeios e como local social e de convívio.

Figura 9 – Vista aérea do Palácio do Parlamento e da avenida Unirii. [Fonte: wikimapia.org, 16-04-2015]

Embora Nicolae Ceausescu tenha nomeado como arquiteta-chefe da construção do palácio Anca Petrescu, uma jovem arquiteta romena de apenas 28 anos, na verdade, era ele quem tinha o controlo de tudo. Para se ser uma ideia da dimensão do projeto, não há um único item em todo o palácio que tenha

sido importado. Se fosse preciso qualquer instrumento ou material que apensas fosse produzido além-fronteiras, Ceausescu daria ordens para que uma nova fábrica fosse construída para poder, então, obter o pretendido. Nada poderia ser importado no seu palácio. O enorme branco edifício governamental pode ser visto de diversos pontos em Bucareste, e isso tem um enorme impacto sobre a forma como os cidadãos se comportam.

Muitas outras construções e exemplos podem ser observados ao longo das ruas e da história de Bucareste. O mosteiro Vacaresti foi um dos mais valiosos monumentos históricos de Bucareste e também o maior mosteiro no Sudeste da Europa. Foi uma obra de arte arquitetónica e foi utilizado como corte real, centro cultural, escolar e prisional. A 2 de dezembro de 1984, Ceausescu visitou o mosteiro e ordena a demolição de todo o complexo, sob o pretexto de que naquele lugar seria construído o novo Palácio da Justiça. O mosteiro foi demolido em 1987, mas o dito palácio nunca foi construído naquele lugar.

Durante toda a sua existência na Roménia, o regime comunista era, talvez, capaz de ver a sua mensagem política expressa da melhor forma no planeamento arquitetónico de Bucareste, através de todas essas construções de forma megalomaníaca que serviam como uma expressão de prosperidade e de bem-estar do Estado. Não obstante, a destruição de monumentos de valor histórico que serviam de lugares como memorial para o povo romeno, veio apagar a memória de um período de anteriores regimes.

A cidade de Bucareste não foi literalmente derrubada, mas foi destruída. Em poucos anos foram levantadas milhares de edificações e a cidade desenvolveu-se sobre um traçado próprio, apagando o ar e a elegância da "Pequena Paris".

Após a adesão da Roménia à União Europeia, em 2007, Bucareste iniciou um movimento de crescimento e desenvolvimento, colocando a cidade no topo da produção industrial do país.

Atualmente, com mais de 1.900.000 habitantes segundo as Nações Unidas, Bucareste é servida por dois aeroportos internacionais, com ligações diárias às grandes cidades europeias, incluindo Lisboa. A rede de transportes públicos (tram, autocarros, trolleybus e metro) é extensa e a cidade encontra-se ainda ligada às principais capitais do leste da Europa, da Turquia e da Rússia, por linha férrea.

4.1.3. Administração, organização e legislação do município de Bucareste

Bucareste tem uma posição única na administração romena, já que é o único município romeno que não faz parte de um *judet* (distrito). Entretanto, sua população é maior que a de qualquer *judet*, e, portanto, o poder da Câmara de Bucareste (Primaria Generala), que é o órgão de governo local da cidade, é quase o mesmo, senão maior, que o dos conselhos de qualquer distrito romeno.

Deste modo, o governo da cidade é chefiado pelo presidente da câmara (primar general), Sorin Oprescu, que se encontra no cargo desde 2008. As decisões são aprovadas e discutidas pelo Conselho Geral (Consiliu General) composto por 55 conselheiros eleitos. Além disso, a capital romena encontra-se dividida em seis setores administrativos, cada um deles com seu conselho setorial, com lugar para 27 conselheiros, câmara e presidente da câmara do respetivo setor. Os poderes do governo local sobre certa área são, portanto, divididas pela Câmara de Bucareste e os conselhos setoriais locais com pouca ou nenhuma sobreposição de autoridade. A regra geral é de que a Câmara principal seja responsável pelos serviços públicos de toda a cidade, tais como o sistema de água, de transporte e as principais avenidas, enquanto as câmaras setoriais gerem o contato entre os indivíduos e o governo local, ruas secundárias, parques, escolas e serviços de limpeza.

Os setores estão numerados, de um a seis, no sentido horário e dispostos em forma radial, para que cada um tenha uma área administrativa em comum com o centro da cidade.

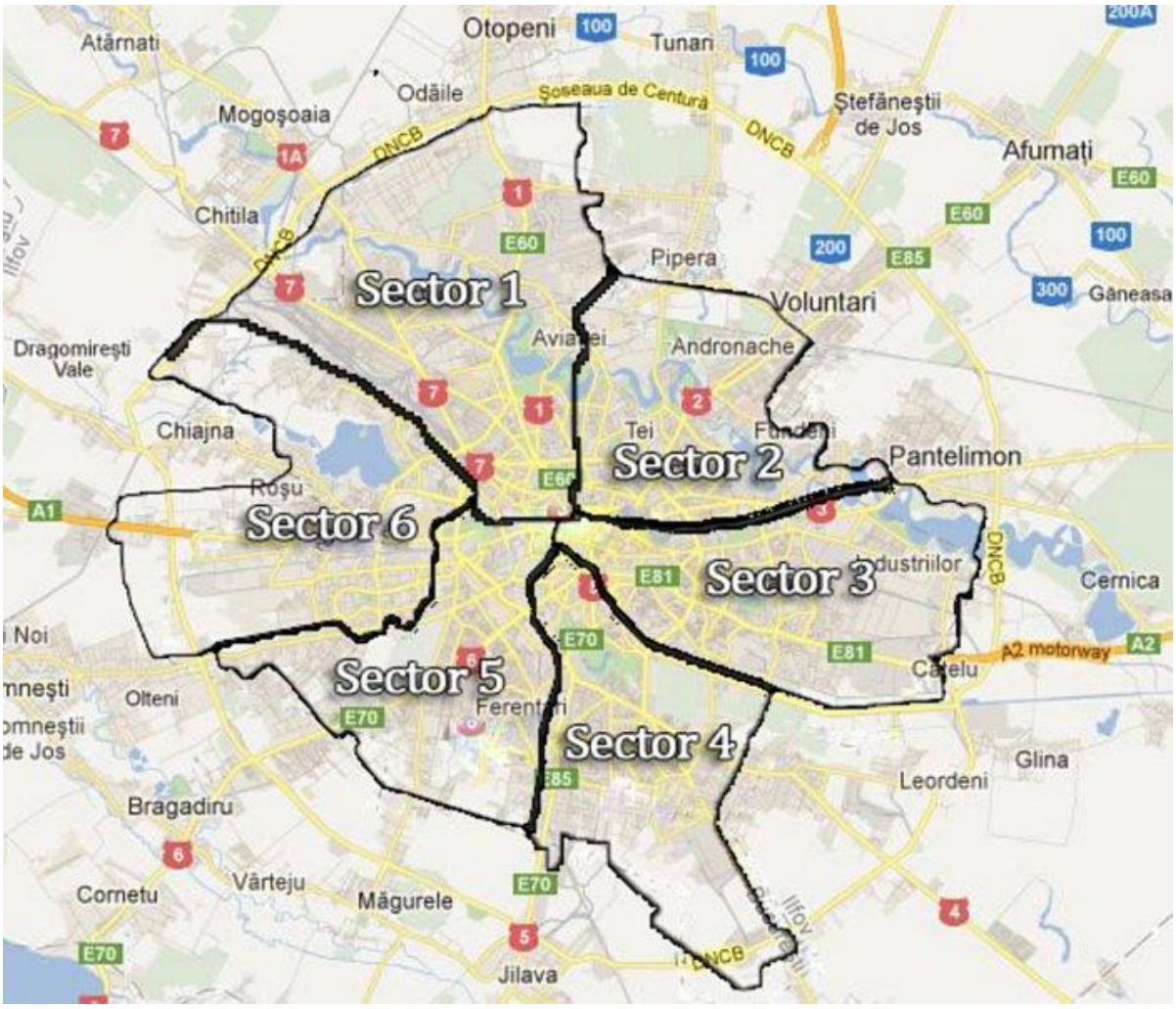


Figura 10 - Divisão da cidade de Bucareste em 6 setores administrativos. [Fonte: primarie3.ro, 19-05-2015]

Dentre os setores administrativos da cidade de Bucareste, importa destacar o Setor 3, uma vez que corresponde ao local onde será implementada a superfície comercial referente ao caso de estudo. Com efeito, segundo a sua própria Câmara, trata-se do setor mais populoso com um total de 468.547 habitantes, o mais densamente povoado e o terceiro maior em área, com os seus 35 quilómetros quadrados. O Setor 3 abriga uma das mais importantes áreas culturais e históricas da cidade, o centro histórico de Bucareste (Centrul Vechi). No referido setor encontram-se 70 estabelecimentos de ensino, desde jardins-de-infância, escolas primárias e secundárias e faculdades, 5 hospitais e mais de 130 hectares de parque públicos. O Setor 3 tem como presidente, desde 2012, o senhor Robert Negoita e o seu maior e mais populoso bairro é o Titan.

Como todos os outros conselhos locais da Roménia, os conselhos setoriais de Bucareste, o Conselho Geral e os presidentes das câmaras são eleitos pela população a cada quatro anos. Bucareste tem ainda um governador, escolhido pelo governo central da Roménia, que não pode ser membro de um partido político. O seu papel é representar o governo nacional a um nível local, e atuar como concubino e

facilitar a implementação dos Planos de Desenvolvimento Nacionais e programas do governo a um nível local.

O Município de Bucareste, junto ao *judet* de Ilfov que o cerca, forma a região de desenvolvimento de Bucareste, que equivale às regiões NUTS (NUTS-II) da União Europeia, a qual é usada pela UE e Governo romeno para análises estatísticas e de crescimento regional. A região de desenvolvimento de Bucareste não é, no entanto, uma entidade administrativa.

Figura 11 - Limites do Município de Bucareste e do distrito de Ilfov. [Fonte: google.com, 19-05-2015]

No que toca à legislação romena, importa referir alguns aspetos. Em primeiro, surge o Plano Urbanístico Geral (PUG - *Planul Urbanistic General*), que equivale ao Plano Diretor Municipal (PDM) em Portugal. Este documento, define a organização municipal do território onde se estabelece a referenciação espacial dos usos e atividades do solo municipal através da definição de classes e categorias relativas ao espaço, identificando as redes urbanas, viária, de transportes e de equipamentos, de captação, os sistemas de telecomunicações, tratamento e abastecimento de água entre outras.

Desta forma, os temas e as categorias gerais consideradas na metodologia de elaboração e enquadramento do conteúdo do Plano Urbanístico Geral são as seguintes:

- Valorização do potencial natural, económico e humano;
- Configuração e delimitação das zonas urbanas;
- Organização e desenvolvimento das vias de comunicação;
- Estabelecimento e delimitação de zonas de edificação;
- Estabelecimento e delimitação de zonas funcionais;
- Estabelecimento e delimitação de zonas com interdição temporária e definitiva de construção;
- Estabelecimento e delimitação de zonas protegidas;
- Modernização e desenvolvimento dos equipamentos urbanos;
- Delimitação das superfícies para as quais se preconizam realização de objetivos de utilidade pública;
- Estabelecimento do módulo de utilização dos terrenos e condições para a edificação.

Os Planos Urbanísticos Gerais incluem análise, regulação e regulamentação local do urbanismo para todo o território administrativo da unidade de base (zona urbana bem como exterior à mesma). Ao mesmo tempo, o PUG estabelece regras gerais que servem para a elaboração em uma escala menor dos planos de zona e de detalhe (PUZ e PUD).

O Plano Urbanístico de Zona (PUZ – *Planul Urbanistic Zonal*) é um documento que tem o caráter de regulamentação específica pormenorizada das áreas de desenvolvimento urbano da cidade (em todas as funções: habitação, serviços, produção, trânsito, espaços verdes, instituições públicas, etc.) e a função de garantir uma correta correlação de desenvolvimento urbano complexo a zonas com disposições do PUG que fazem parte da cidade. O PUZ estabelece objetivos, ações, as prioridades, os regulamentos de planeamento urbano (restrições e permissões) necessárias para ser aplicado em conformidade com o uso da terra e construção da área em estudo.

O Plano Urbanístico de Detalhe (PUD – *Planul Urbanistic de Detaliu*) é um documento que está diretamente relacionado com o PUG e com o PUZ, onde se explica com detalhe o conteúdo desses planos, prescrições e recomendações. Este Plano assegura as condições de localização, dimensionamento, conformidade e serviços públicos que servem de um ou mais objetivos em uma parcela, em conjunto com a função predominante e a vizinhança imediata.

Assim, aquando da pretensão de se licenciar e construir um projeto e após a consulta dos referidos planos urbanísticos, o promotor do projeto deve obter dois documentos. São eles:

- O Certificado de Urbanismo (CU – *Certificat de Urbanism*), que é um documento informativo emitido pelo departamento de urbanismo da Câmara Municipal, indicando as condicionantes e informação técnica necessária ao requerente para obter o licenciamento e autorização de construção para o projeto que se propõe desenvolver.
- A Licença de Construção (*AC – Autorizatie de Construire*) é, por sua vez, o ato final da autoridade local, autorizando a construção em concordância com as medidas previstas pela lei sobre a localização, projeto, construção, operação e utilização da edificação.

O processo evolutivo e organizacional iniciado em 1990 na cidade de Bucareste apareceu com uma decalagem de aproximadamente 40 anos quando comparado com outros aglomerados urbanos da Europa Ocidental. Este processo de desenvolvimento conheceu modificações no que concerne à estrutura e ocupação da força de trabalho, caracterizada por um conjunto de fatores já apresentados anteriormente, que puseram o centro urbano em larga dificuldade.

O presente Plano Urbanístico Geral de Bucareste, em vigor desde 2001, aplica-se dentro dos limites inscritos na atual área urbana da cidade, e expansões propostas de acordo com o seu regulamento e horizonte até ao ano 2025 no território administrativo do Município de Bucareste. O PUG do Município de Bucareste pode ser consultado no Anexo A.

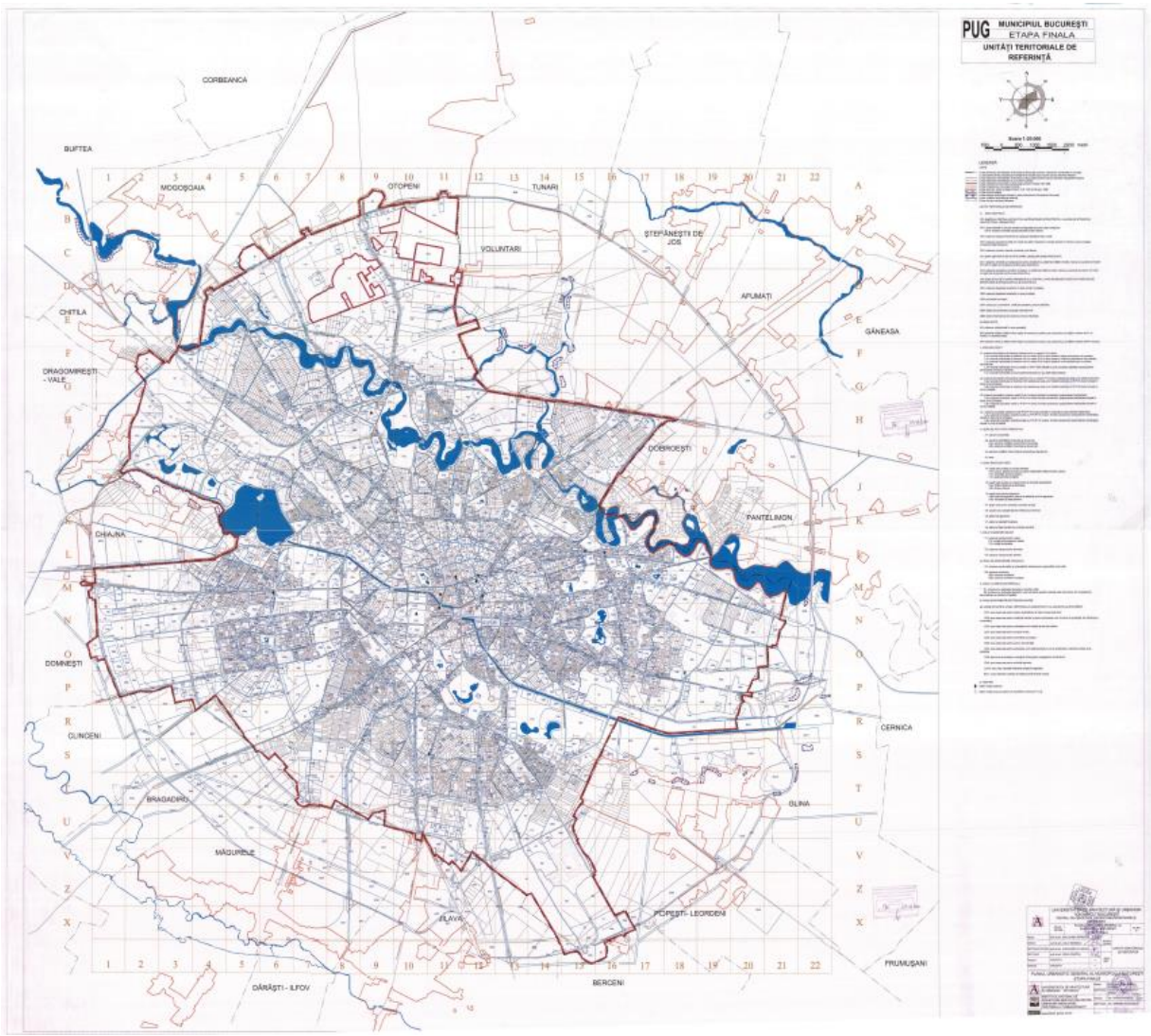


Figura 12 - PUG do Município de Bucareste, presente no Anexo A.

As unidades territoriais de referência indicadas no plano são:

- Zona Central - C;
- Zona Mista - M;
- Zona de Habitação - L;
- Zona de Atividade Produtiva - A;
- Zona de Espaço Verde - V;
- Zona de Transportes - T;
- Zona de Uso Municipal - G;
- Zona de Uso Especial - S;

- Zona de Equipamentos Técnicos Maiores - R;
- Zona Exterior ao Território Administrativo do Município de Bucareste - EX.

O projeto ParkLake, que representa o caso de estudo da presente dissertação, situa-se numa zona classificada como Mista: "contendo instituições, serviços e equipamentos públicos, serviços de interesse geral (de gestão, técnicos, profissionais, sociais, coletivos e pessoais, comércio, hotelaria, restauração e lazer), atividades produtivas pequenas não-poluentes e habitação". A subclasse indicada é "M3", referente a subzona mista com edifícios tendo um regime de construção continuo ou descontinuo e uma altura máxima de R/C + 4 níveis *(M3 - subzona mixta cu cladiri avand regim construire continuu sau discontinuu si intaltimi maxime de P+4 niveluri).*

Figura 13 - Classificação da zona em estudo através do PUG de Bucareste

4.1.4. BUCARESTE 2035

No âmbito da evidente e clara necessidade de uma restruturação nas bases e nos planos de planeamento da cidade de Bucareste, foi elaborado pela Câmara Municipal um extenso documento - "Conceptul Strategic Bucuresti 2035". Nesse relatório, elaborado em 2011, consta uma profunda análise sobre a situação atual da cidade, onde estão identificados os seus principais problemas a nível urbano e são, consequentemente apresentados, ideais para a elaboração de uma nova estratégia.

Com efeito, Bucareste é apresentada como o resultado de um "processo de desenvolvimento inconsistente e desigual, com falta de uma visão clara e a longo prazo, fraca cooperação territorial, insustentabilidade e como uma geração de desequilíbrios sociais", que influenciou um inadequado desenvolvimento de recursos, não capitalizando as distintas competências locais e não se concentrando suficientemente no aumento da qualidade de vida dos seus habitantes, ou seja, em fatores de diferentes naturezas como o ambiente natural e construído, fatores socioeconómicos, culturais e históricos.

Consequentemente, o descontentamento com o estado da cidade, à respetiva data, é generalizado. Grandes falhas funcionais e estruturais no planeamento, baixa competitividade e desempenho e uma identidade incerta, são o resultado de uma operação individual das unidades administrativas, alimentada pela falta de estrutura de cooperação jurídica e de políticas comuns.

Decerto, o Conceito Estratégico Bucareste 2035 compõe uma iniciativa da Câmara Municipal com o intuito de traçar um modelo de desenvolvimento para Bucareste e para a sua área de influência. Os objetivos estratégicos são aqueles elementos que, uma vez cumpridos, podem trazer um valor adicional à malha urbana e, portanto, à qualidade de vida da sua população.

A fim de conseguir isso, Bucareste precisa de um rápido desenvolvimento das zonas industriais, das áreas com um crescimento recente ou que se prevejam como zonas a serem "lançadas" num futuro próximo e que, pela grande área que possuem, são adequadas para uma grande escala de projetos urbanos que podem contribuir para a definição de um desenvolvimento global da cidade.

É essencial que esse desenvolvimento seja apoiado por uma estrutura multipolar, com polos centrais sustentados por polos periféricos ou subpolos, de forma a garantir a especialização de vários elementos. O intuito é o de criar áreas com diferentes *clusters*, articulados de forma eficiente com o uso do solo e com uma boa rede de transportes públicos de alta capacidade.

O referido documento estratégico realça ainda a necessidade do fortalecimento do centro, tanto na área histórica como no perímetro central, da otimização das principais entradas da cidade, da proteção e valorização do eixo natural da cidade e a continuidade da promoção de áreas estratégicas como, por exemplo, o Aeroporto de Baneasa ou o Campus Politécnico, tudo isso coordenado com o desenvolvimento das principais infraestruturas nomeadamente, a expansão da rede de metro. Algumas destas mediadas podem ser observadas na Figura 14.

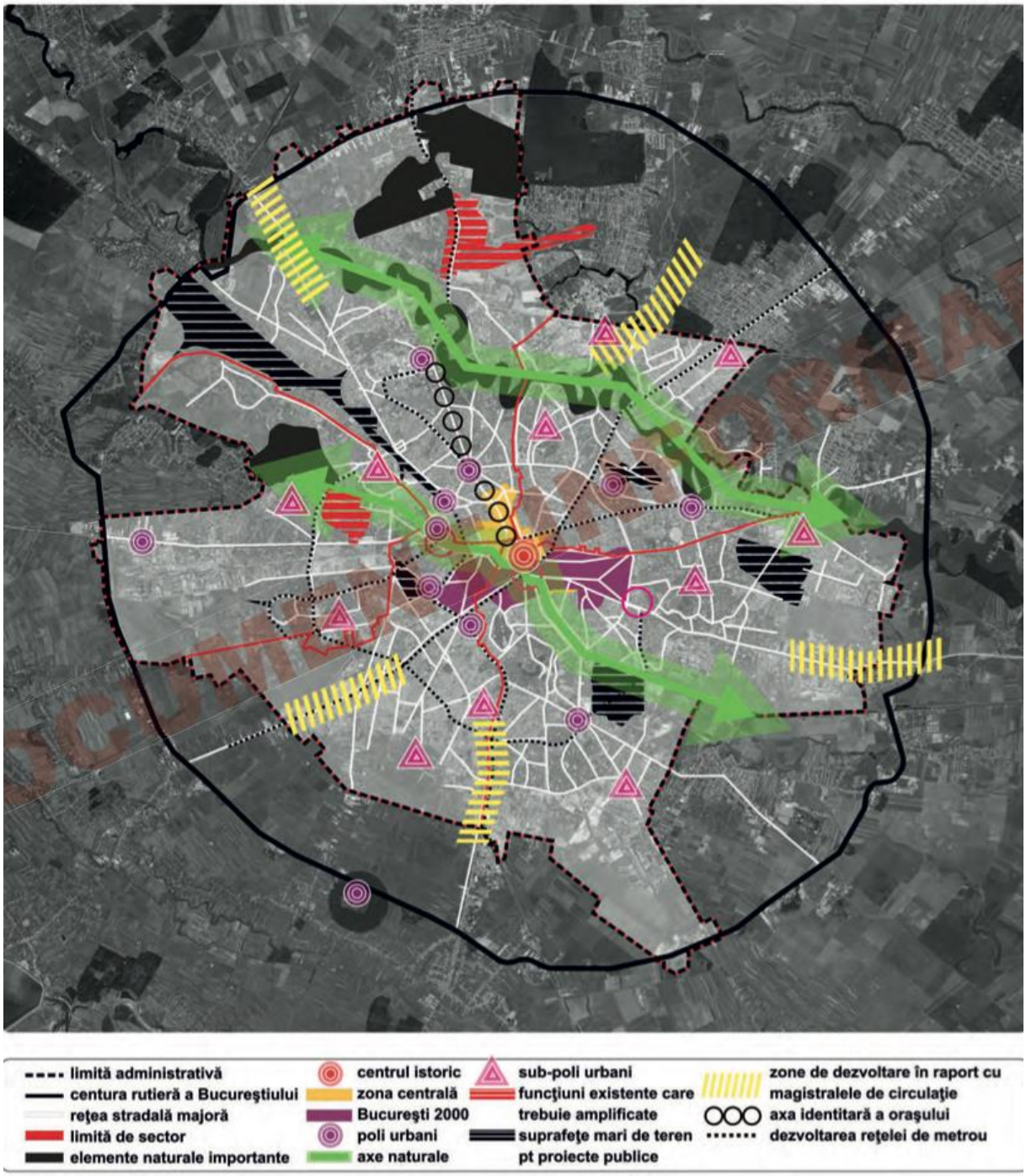


Figura 14 - Esquema síntese do Conceito Estratégico Bucareste 2035

.

Em suma, para o desenvolvimento da cidade de Bucareste, as metas estratégicas devem ter em consideração:

- Inteligente proteção e uso dos recursos naturais (solo, água e áreas plantadas), proteger a agricultura e a biodiversidade, bem como apoiar o desenvolvimento de "indústrias verdes";
- O desenvolvimento da competitividade económica através da educação, da qualidade ambiental e bem-estar social;
- Melhorias na habitação e nos serviços, a fim de evitar a segregação socioeconómica
- Recuperar o espírito e senso de responsabilidade urbana;
- Proteção do património cultural e garantia de qualidade para novas intervenções urbanas;
- Melhorias na administração pública e no uso sustentável para um orçamento maior e mais equilibrado.

4.2. PARKLAKE – UMA GRANDE SUPERFÍCIE COMERCIAL

4.2.1. INTRODUÇÃO

Como caso de estudo, foi abordada a implementação de uma nova grande superfície comercial na cidade de Bucareste, o centro comercial ParkLake. A área total de intervenção excede os 8 hectares e o projeto foi desenvolvido numa parceria conjunta entre a Sonae Sierra e a empresa irlandesa Caelum Development.

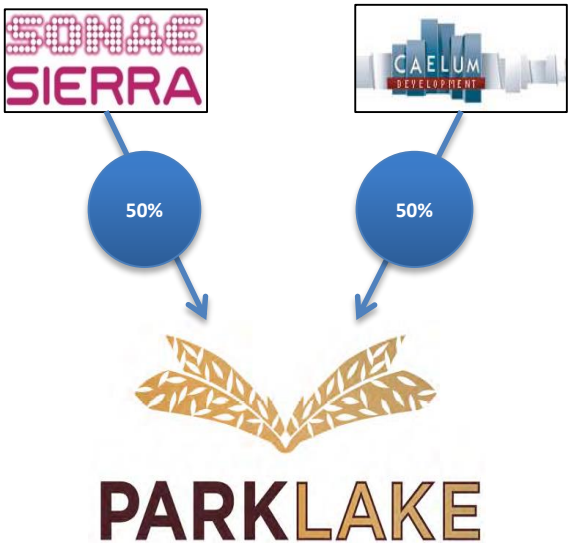


Figura 15 – Esquema representativo da parceria ParkLake.

A Sonae Sierra é especialista internacional em centros comerciais. Com efeito, a empresa portuguesa é proprietária de 47 centros comercias com um valor de mercado de mais de 5.9 mil milhões de euros e está presente em 14 países em 4 continentes: Portugal, Argélia, Azerbaijão, Brasil, China, Colômbia, Alemanha, Grécia, Itália, Marrocos, Roménia, Rússia, Espanha e Turquia. A Sonae Sierra gere e/ou comercializa 83 centros comerciais com uma área bruta locável (ABL) no total de 2,6 milhões de metros quadrados e cerca de 8.300 lojistas.
Atualmente, a Sierra tem 7 projetos em desenvolvimento, incluindo 3 para terceiros e 4 novos projetos em carteira.

Por sua vez, a Caelum Development é uma empresa privada especializada em investimento/desenvolvimento com mais de 10 anos de experiencia no mercado imobiliário europeu. Sedeado em Varsóvia, o grupo Caelum possui um portefólio de ativos de 36 projetos, que incluem 21 centros de retalho com mais de 200 mil metros quadrados de ABL.

A localização do ParkLake pode ser consultada no ponto 4.2.3.

4.2.2. LICENCIAMENTO DO PROJETO

Em 2007 o terreno foi adquirido pela empresa irlandesa Caelum com o objetivo de desenvolver um projeto de um centro comercial.

Nessa altura, dadas as condicionantes descritas no PUG de Bucareste para o terreno em questão e tendo em conta a sensibilidade da zona envolvente da parcela, foi desenvolvido um Plano Urbanístico de Detalhe (PUD). Este plano, tal como já descrito anteriormente, assegurou e definiu as condições de localização, implantação, dimensões, conformidade e serviços da respetiva parcela, em paralelo com a função predominante da vizinhança imediata. Por sua vez, o PUD, obtido em 2009, estabeleceu uma Percentagem Máxima de Ocupação do Terreno (POT) igual a 60% e um Coeficiente de Utilização do Terreno (CUT) de 2,5.

No ano de 2010, tendo como base o PUG e o PUD obtido anteriormente, o promotor da Caelum solicitou um Certificado de Urbanismo (CU) à Câmara Municipal, demonstrando a intenção de desenvolver uma construção de acordo com os indicadores urbanísticos descritos nesses planos urbanos. Foi solicitado, assim, a construção de um imóvel com uma tipologia de 3 caves + piso térreo + 2 níveis + piso técnico (*3S+P+2E+Etaj tehnic*) tendo o complexo uma funcionalidade comercial e de lazer. Foram propostos os coeficientes máximos de ocupação e de utilização do terreno de 60% e 2,5, respetivamente, de acordo com o PUD.

Em Novembro de 2010 foi emitido o respetivo Certificado de Urbanismo. O documento confirma que é permitida a construção do imóvel com a tipologia pedida (3S+P+2E+Piso técnico), onde também são definidos alguns termos de implantação do edifício, tais como os afastamentos mínimos em relação aos limites de propriedade do terreno. Como documentos técnicos o CU solicitou a apresentação de:

- Autorização Ambiental (Agência Nacional para a Proteção do Ambiente Bucareste / Ministério do Ambiente);
- Documentação técnica para Licença de Construção (projeto técnico Arquitetura, Estrutura e Instalações);
- Licenças (proteção contra incêndio, proteção civil, sanitária, tráfego, recolha de lixo).

Posto isto, foi submetido o dossier técnico para obtenção da Licença de Construção, incluindo o projeto técnico das especialidades (Arquitetura, Estrutura e Instalações) de acordo com as condicionantes impostas no Certificado de Urbanismo. Os projetos técnicos são assinados pelos projetistas e pelos revisores oficiais de projeto.

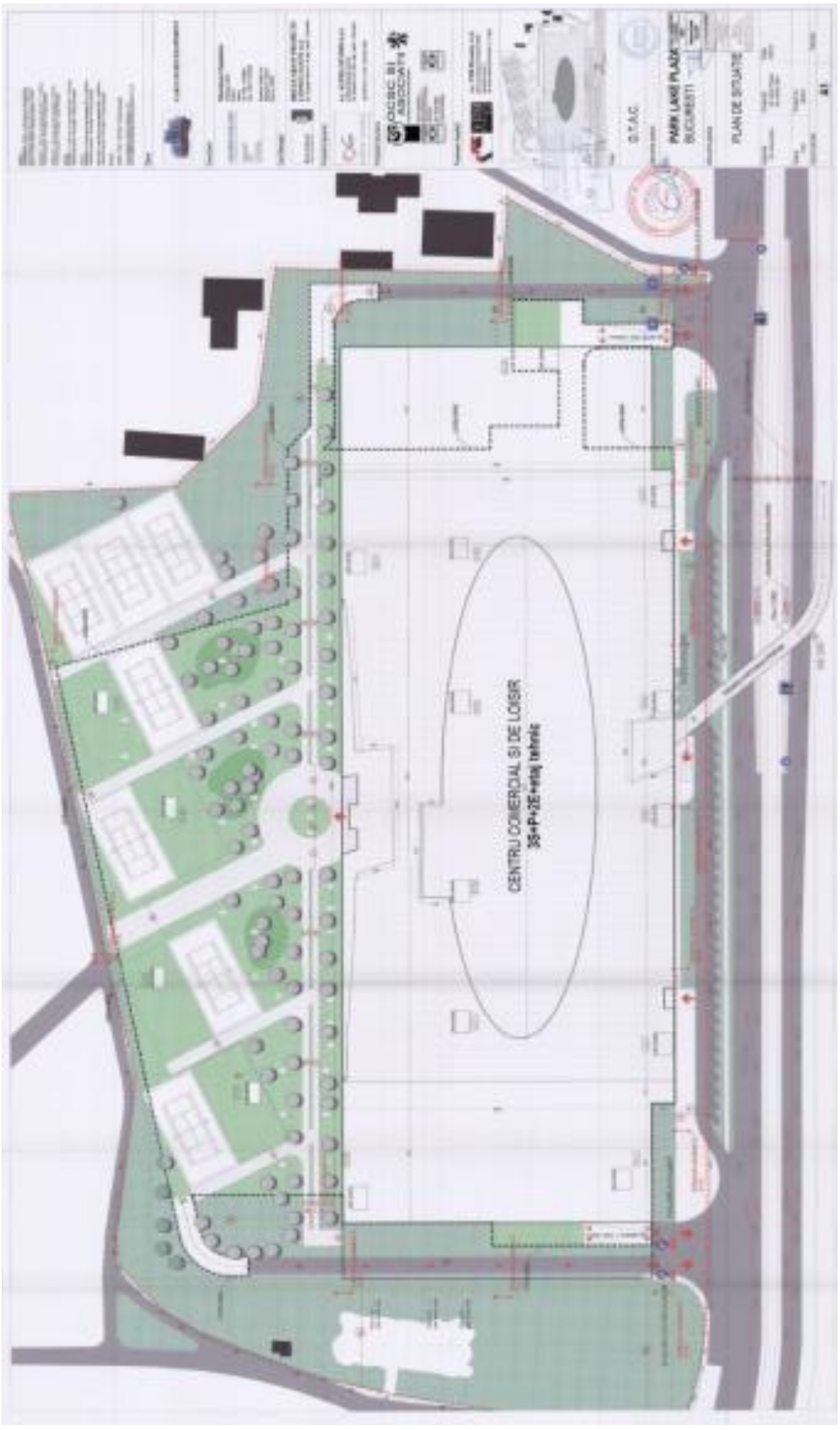


Figura 16 - Projeto técnico para licença de construção – planta de implantação [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

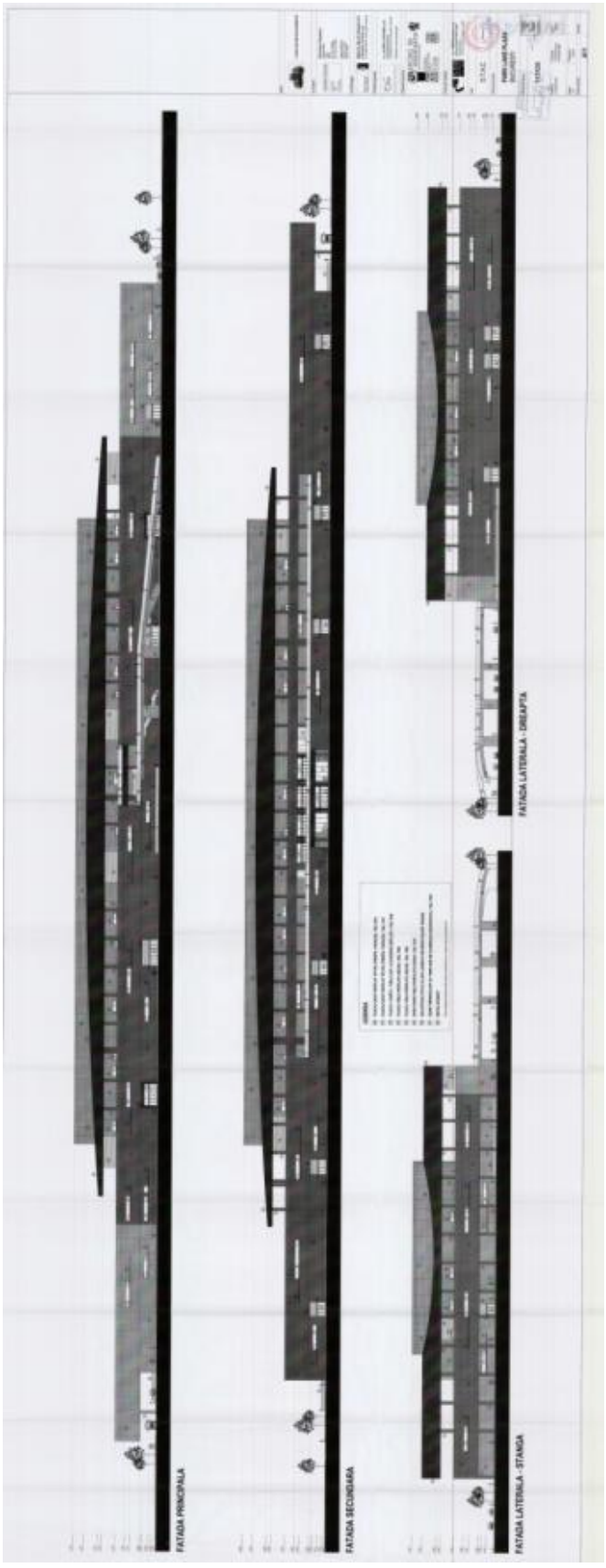


Figura 17 - Projeto técnico para licença de construção – fachadas. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

A 27 de Janeiro de 2011 a Câmara Municipal do Sector 3 de Bucareste emitiu a Autorização de Construção de acordo com o Certificado de Urbanismo e requisitos nele inscritos.

Contudo, devido a um conjunto de fatores, principalmente de cariz financeira, o projeto ficou suspenso por parte da proprietária Caelum. Só em 2012, foi estabelecida a parceria com a Sonae Sierra dando assim início ao desenvolvimento conjunto de um novo projeto - ParkLake.

Foram desenvolvidas modificações arquitetónicas significativas ao projeto, nomeadamente das fachadas e volumetria do edifício. Como tal, foi necessário voltar a solicitar um Certificado de Urbanismo para licenciar as modificações propostas.

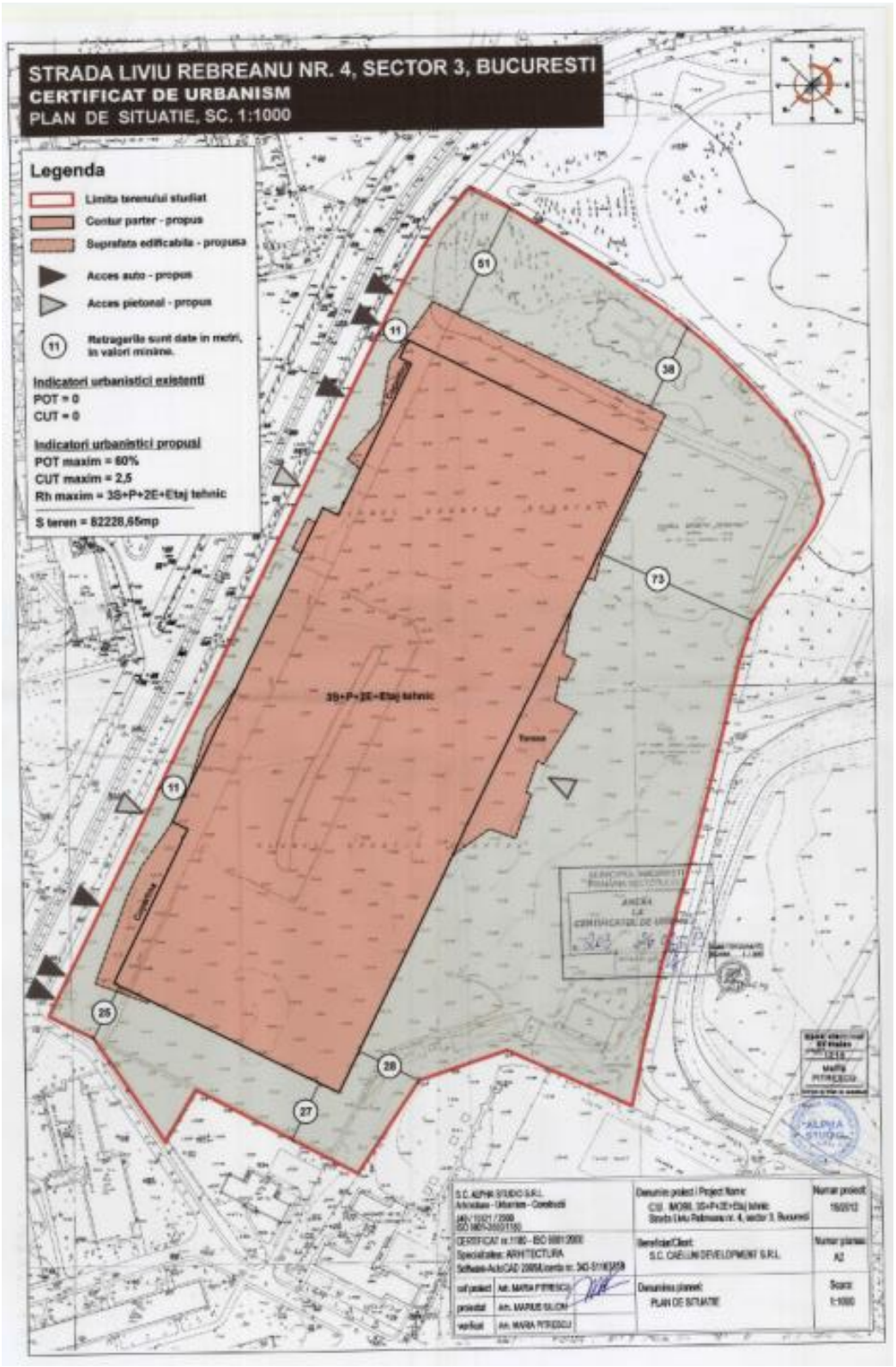


Figura 18 - Novo pedido de Certificado de Urbanismo. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Por conseguinte, o novo CU do atual edifício em construção foi emitido em Fevereiro de 2013, onde foram requisitados documentos idênticos ao anterior.

Figura 19 - Projeto técnico para licença de construção – planta de implantação. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

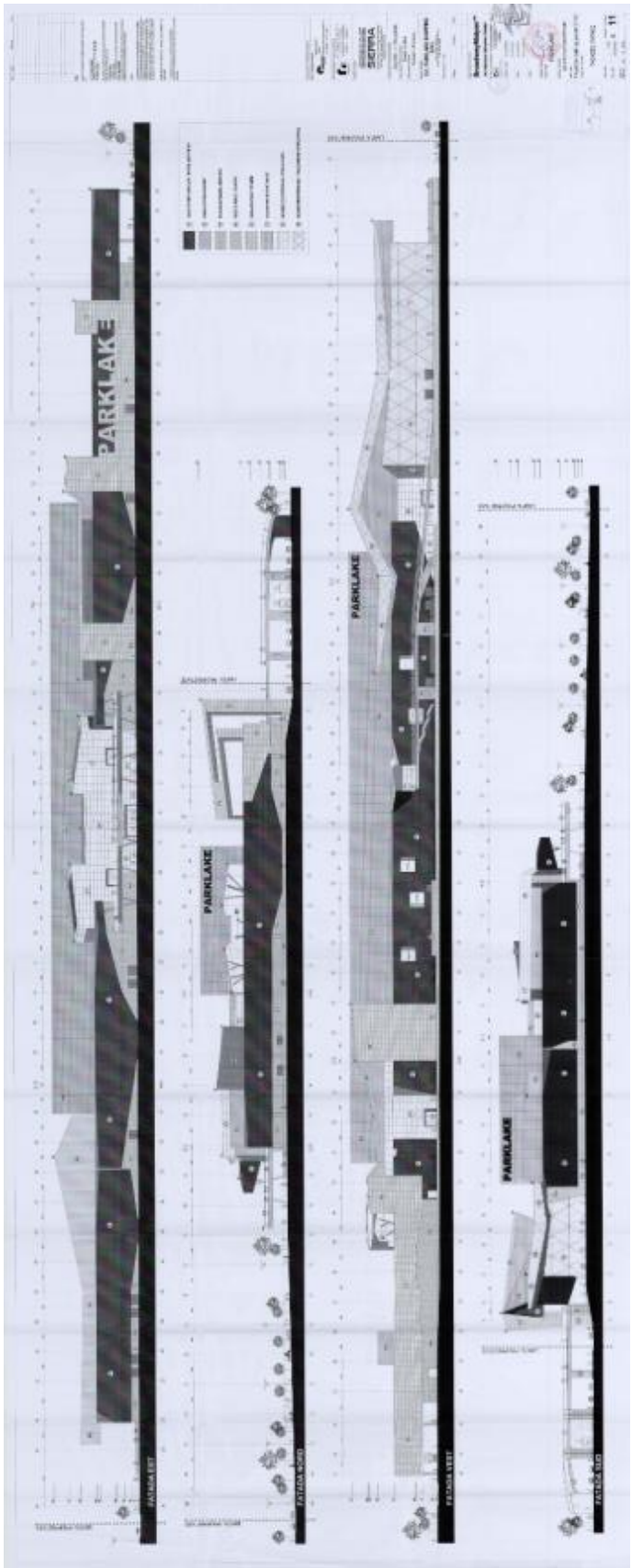


Figura 20 - Projeto técnico para licença de construção – fachadas. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

A nova e atual autorização de construção foi finalmente emitida em Setembro de 2013 (Anexo B).

4.2.3. LOCALIZAÇÃO

O ParkLake encontra-se localizado na parte leste da capital romena, numa das áreas com maior densidade populacional de Bucareste pois, tal como mencionado no capítulo anterior, o Setor 3 possui mais de 460 mil habitantes.

Com acesso pela ampla rua Liviu Rebreanu, a área do futuro centro comercial encontra-se "cercada" por significativas edificações residenciais a oeste e a sul, enquanto o norte e este são representados por áreas verdes e por um lago, que constituem o Parque Titan. A sul também se encontra uma escola primária, um dos muitos equipamentos de ensino presentes no Setor 3.

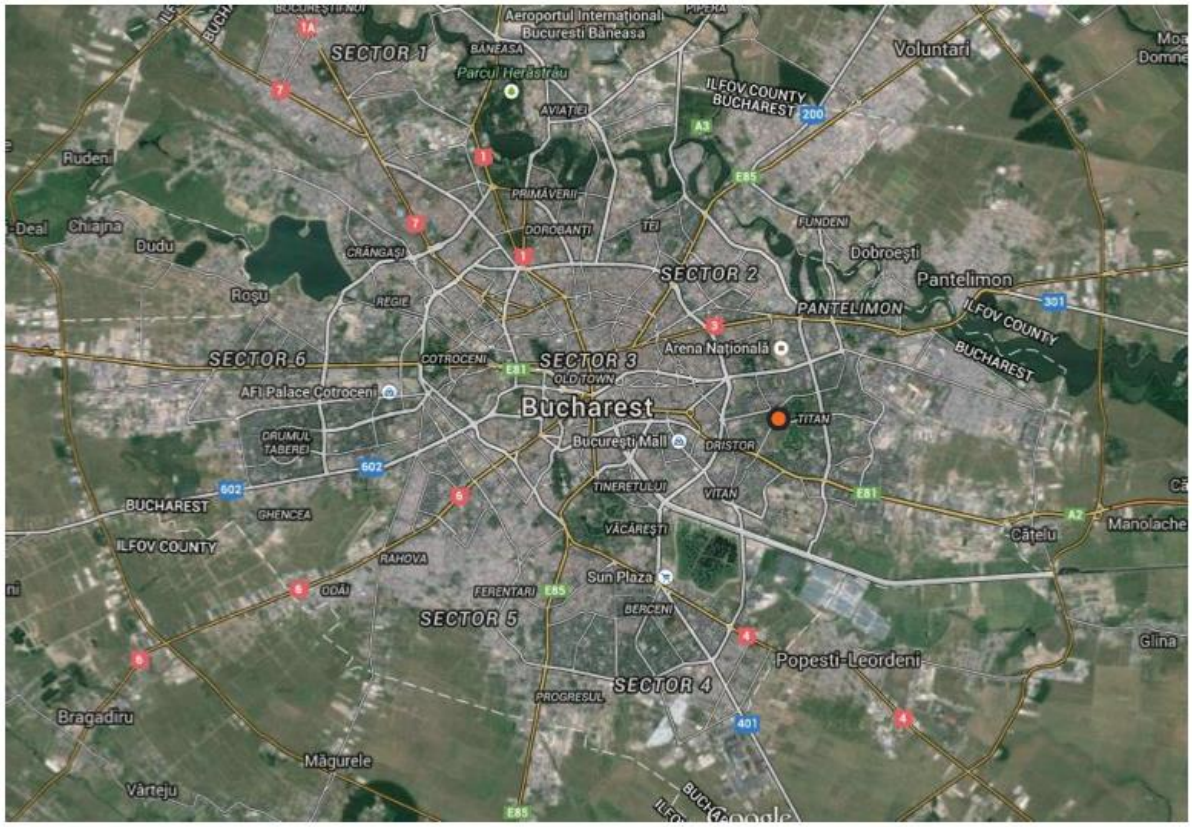


Figura 21 - Vista geral da cidade de Bucareste, e identificação do Parque Titan localizado na parte oriental da cidade. [Fonte: google.com, 21-05-2015]

Figura 22 - Localização do ParkLake no plano, inserido no Setor 3 da cidade de Bucareste.
[fonte: Google.com, 21-05-2015]

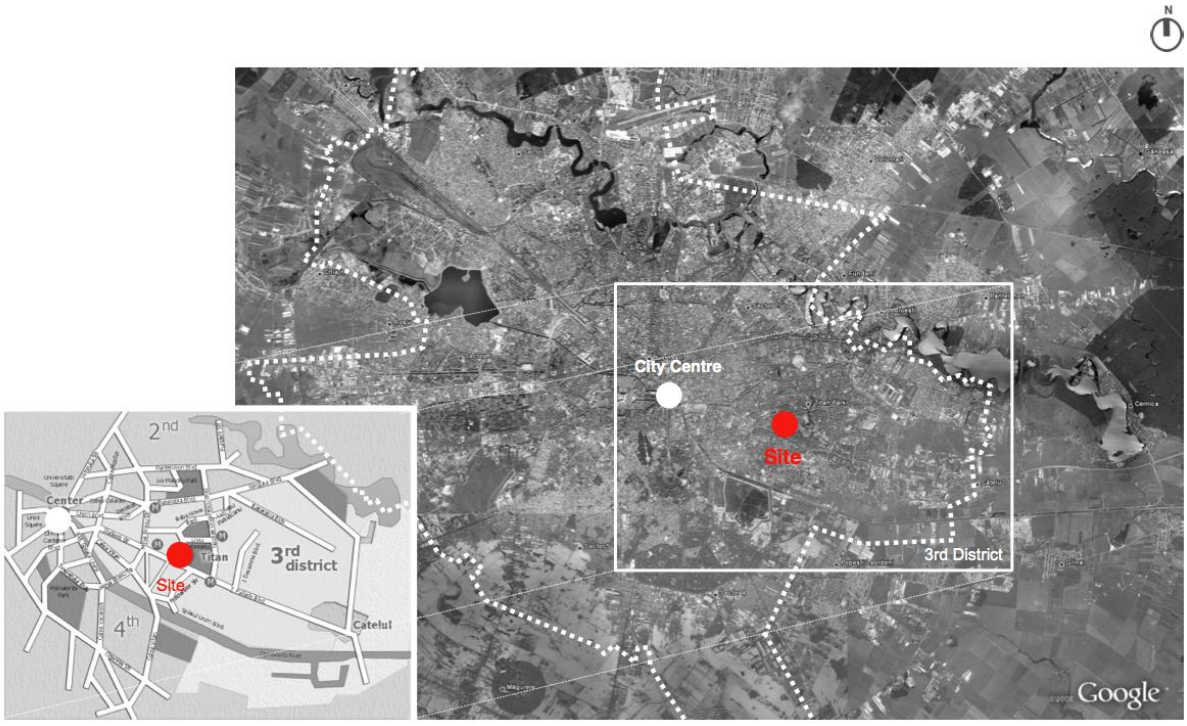


Figura 23 - Pormenor da localização do ParkLake, inserido no Setor 3 da cidade de Bucareste
[Fonte: arquivo Sonae Sierra]

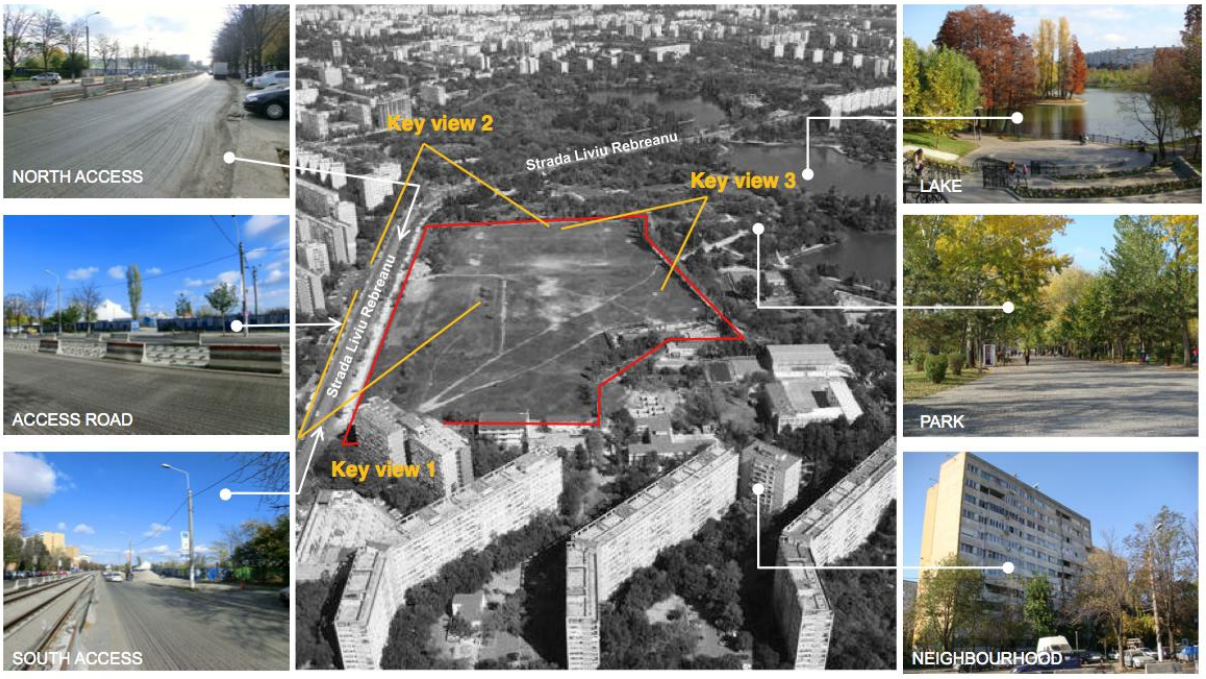


Figura 24 - Panorama da vizinhança da área de implantação. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

4.2.4. CONCEITO E ANÁLISE DESCRITIVA

O projeto ParkLake consiste no desenvolvimento e operação de uma área de retalho e entretenimento de quase 70.000 metros quadrados. O edifício, embora com uma forma retangular, vai ter um circuito interior circular, de forma a evitar corredores sem saída, e irão ser colocadas "lojas-âncora" nos 4 cantos do respetivo edifício.

O ParkLake tem previsto mais de 2.400 lugares de estacionamento, distribuídos por três pisos subterrâneos, de maneira a garantir o conforto necessário aos seus visitantes, uma vez que todos os lugares se encontram cobertos e com acesso direto ao seu interior.

Com mais de 200 lojas, incluindo um hipermercado, 23 restaurantes, cinema, e um *health club*, o ParkLake tem como objetivo tornar-se num ponto de encontro para a população das demais faixas etárias, garantindo liberdade absoluta ao seu visitante para ocupar o seu tempo como pretender.

Usando como ponto forte a sua privilegiada localização, pretende-se criar uma excelente ligação ao Parque Titan sendo que para tal, o projeto prevê quase toda a área da cobertura do hipermercado (que se encontra subterrâneo) seja destinada a áreas verdes e a zonas de lazer e de convívio. Trata-se de uma área com sensivelmente 18.000 metros quadrados, que se espera que "traga o parque até ao *shopping*", isto é, consiga fazer uma ligação quase que perfeita entre um dos maiores e mais procurados espaços verdes de Bucareste, com um novo e moderno centro comercial. Família, Natureza, Design e Parque, são os quatro principais "pilares" em que assenta o conceito do ParkLake, onde se irá procurar fundir o exterior com o interior, criando um sentimento de unicidade.

.

Figura 25 – Pormenor ilustrativo da ligação entre o parque Titan e o centro comercial ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

.

Figura 26 – Pormenor ilustrativo da integração visual do ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Pretende-se que a Natureza esteja presente em todos os lugares tanto na realidade, pela vista panorâmica para o parque através do *food court*, como no sentido figurado com várias aplicações gráficas ambientais, tais como folhas de plantas, materiais de madeira e características da água.

Uma passagem pelo interior do centro comercial ParkLake irá permitir que os seus visitantes tenham um sentimento das quatro estações do ano através das cores, texturas, materiais e identidades de cada espaço. Famílias com crianças, jovens e velhos, terão de enfrentar várias escolhas a respeito das oportunidades para relaxar que encontrarão no ParkLake.

Figura 27 - Pormenor ilustrativo do *food court*. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Figura 28 - Pormenor ilustrativo do interior do ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

4.2.5. ACESSIBILIDADE

Os acessos ao local podem ser feitos através de enumeras maneiras. Assim, existem quatro grandes e importantes vias, capazes de fazer a população deslocar-se por viatura própria, também designados por acessos de longo alcance, uma vez que também são determinantes para o cálculo e definição da área de influência do centro comercial. São elas:

- Avenida Camil Ressu - esta é uma avenida principal da cidade que liga Bucareste à auto-estrada A2 que, por sua vez, faz a ligação da capital romena com a cidade de Constança e a costa do Mar Negro. Esta estrada, embora altere a sua denominação (Theodore Pallady, Dudesti, Marasesti), estende-se por cerca de 5 km e contém grande quantidade de tráfego diário e ainda permite o acesso ao ParkLake ao partir do centro da cidade. Estes acessos principais de longa distância são extremamente importantes, pois definem a área de implementação a partir do leste para o oeste;
- Avenida Basarabia - antes da abertura da nova auto-estrada A2, foi uma das duas alternativas para ligar Bucareste à costa do Mar Negro. Esta via constitui a fronteira entre o Sector 3 e o Sector 2 sendo, por essa mesma razão, importante para o ParkLake uma vez que vai ampliar a área de influência primária para o norte e para este.
- Avenida Mihai Bravu – esta ampla e extensa estrada transporta tráfego de norte a sul e liga duas importantes áreas da cidade: Obor e Vacaresti. É uma das principais artérias de Bucareste e permite definir, de norte a sul, a zona de influência do sector secundário. É também extremamente importante para o sucesso do projeto ParkLake especialmente devido à concorrência que estará localizada na zona de Vacaresti (Sun Plaza).
- Nicolae Grigorescu - esta estrada, quase paralela à Mihai Bravo, é uma importante ponte de ligação das zonas norte e este para o Sector 3.

Através da Figura 29, é possível visualizar as referidas vias de comunicação rodoviária bem como a localização dos concorrentes mais próximos do centro comercial ParkLake, com especial destaque para o "MegaMall" e o "BucarestiMall".

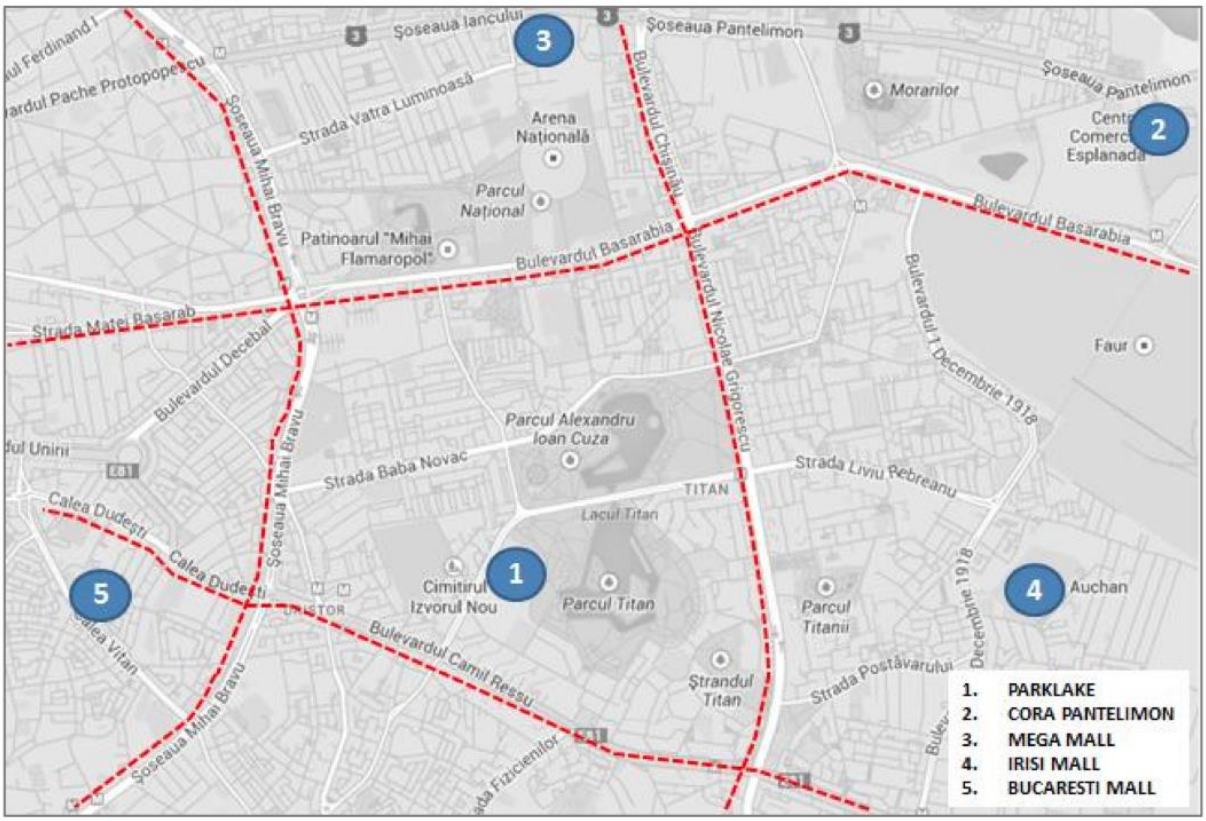


Figura 29 - Esquema representativo das principais vias de acesso [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Nos acessos de curta distância são consideradas as estradas que permitem aos visitantes entrar no local e que geralmente são uma extensão das principais avenidas de acesso. A eficácia dos acessos de curto alcance ao local é um factor importante que contribui para a qualidade global do local. No caso do ParkLake, os principais acessos de curto alcance são os seguintes:

- Estrada Liviu Rebreanu - é o principal acesso de curto alcance para o local uma vez que, para além de estar diretamente ligado à avenida Camil Ressu, é através desta que se fazem todos os acessos ao centro comercial por via automóvel;
- Avenida Nicolae Grigorescu - surge em segundo lugar a nível de importância, pois faz a união entre as avenidas Camil Ressu e Basarabia;
- Estrada Baba Novac - é uma alternativa para chegar diretamente ao ParkLake através da avenida Mihai Bravu.
- Além destas, surgem ainda as estradas Ramnicu Sarat e Ficizienilor compondo os dois últimos mais importantes acessos de curto alcance que ligam o área do centro comercial à estrada Splaiul Unirii, situada a sul (em direção ao rio Dambovita).

Em geral, deve-se salientar que a acessibilidade de curto alcance também é articulada por uma série de vias urbanas menores que fazem a rede funcionar sem problemas, dada a grande quantidade de tráfego diário que detém.

Figura 30 - Esquema representativo das vias secundárias de acesso ao ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

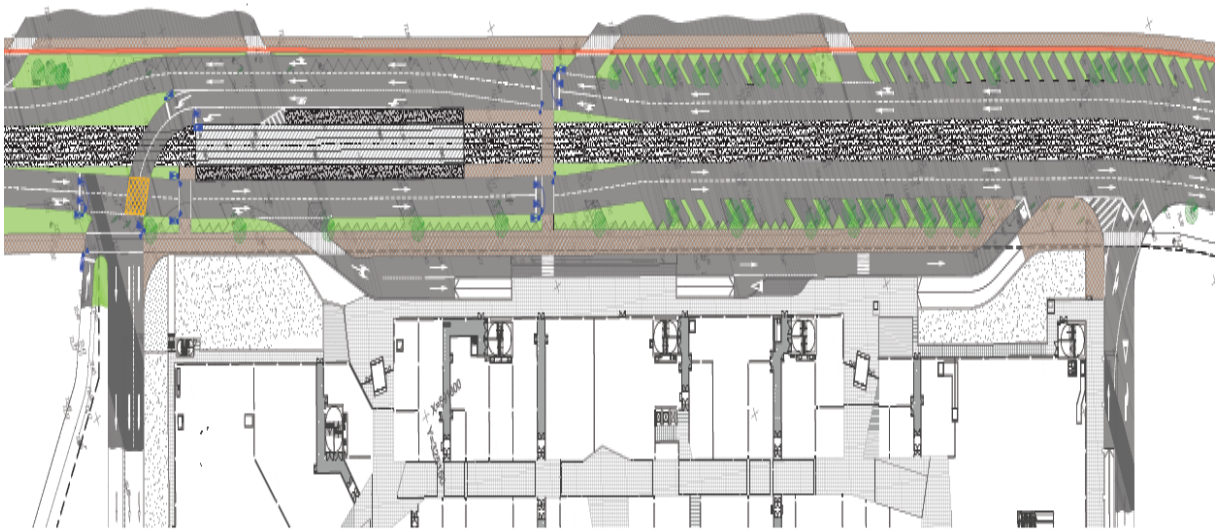


Figura 31 - Acessos ao ParkLake pela estrada Liviu Rebreanu. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Todos os acessos ao centro comercial feitos por via automóvel são feitos a partir da estrada Liviu Rebreanu.

Relativamente ao acesso ao ParkLake através da utilização de transportes públicos, este pode ser feito por enumeras formas. Com efeito, existem três linhas de Tram no cruzamento entre as avenidas Camil Ressu e Liviu Rebreanu, duas linhas de autocarros que passam em frente do estabelecimento comercial e que o ligam ao centro da cidade e ainda três estações de metro na proximidade do local: Dristor, Titan e Nicolae Grigorescu, todos a uma distância inferior a 12 minutos a pé do centro comercial em estudo.

Está também definida em projeto uma área de paragem para táxis, visto que é um meio de transporte bastante solicitado na cidade de Bucareste. É ainda de salientar que na sequência de uma futura linha de tram que se irá estender pela rua Liviu Rebreanu, encontra-se em fase de negociação, com os demais responsáveis pelo Comité de Tráfego de Bucareste, a construção de uma estação de tram em frente a uma das entradas do centro comercial ParkLake.

Figura 32 - Posição das 3 estações de metro próximas do ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Para além dos referidos transportes públicos, existe ainda duas linhas de trolleybus, com a sua paragem a 600 metros da superfície comercial. Também conhecidos como tróleis, são veículos idênticos aos autocarros com a particularidade de serem elétricos, utilizando para tal a eletricidade proveniente de fios aéreos suspensos na estrada. Na Tabela 2 é apresentado um quadro resumo de todas as ligações possíveis à nova superfície comercial por intermédio do atual serviço de transporte público da cidade.

Tabela 2 – Resumo dos principais serviços de transporte público

Nó de Transporte	Nome	Tipo de transporte	Distancia (m)	Serviço/Linha
1	Ramnicul Sarat	Tram	300	23, 27
2	Dristor Metro	Metro	600	M1, M3
3	Ramnicul Sarat	Autocarro	180	330
4	Campia Libertatii	Autocarro	550	311
5	Camil Ressu	Tram	900	1
6	Baba Novac	Trolleybus	600	70, 79

Os nós (*node*), ou pontos de acesso aos diferentes meios de transporte, podem ser observados na Figura 33.

Figura 33 - Localização dos pontos de transporte públicos existentes mais próximos do ParkLake.
[Fonte: arquivo Sonae Sierra]

O ParkLake possui uma entrada direta para o Parque Titan, um vasto espaço verde, bastante popular entre os habitantes, que conta com cerca de 20 visitantes/dia. O ponto-chave da estratégia e do conceito deste novo projeto passa para que a visita ao moderno centro comercial complemente o

prazer da visita ao parque, o que a sua localização se traduz numa mais-valia. Na figura 34 pode-se observar algumas das principais entradas e trajetos para peões e ciclistas, provenientes de vários pontos da área envolvente.

Os principais acessos ao centro comercial também estão equipados com ciclovias, nomeadamente nas ruas Liviu Rebreanu, Camil Ressu e Campia Libertatii e em toda a extensão do parque Titan.

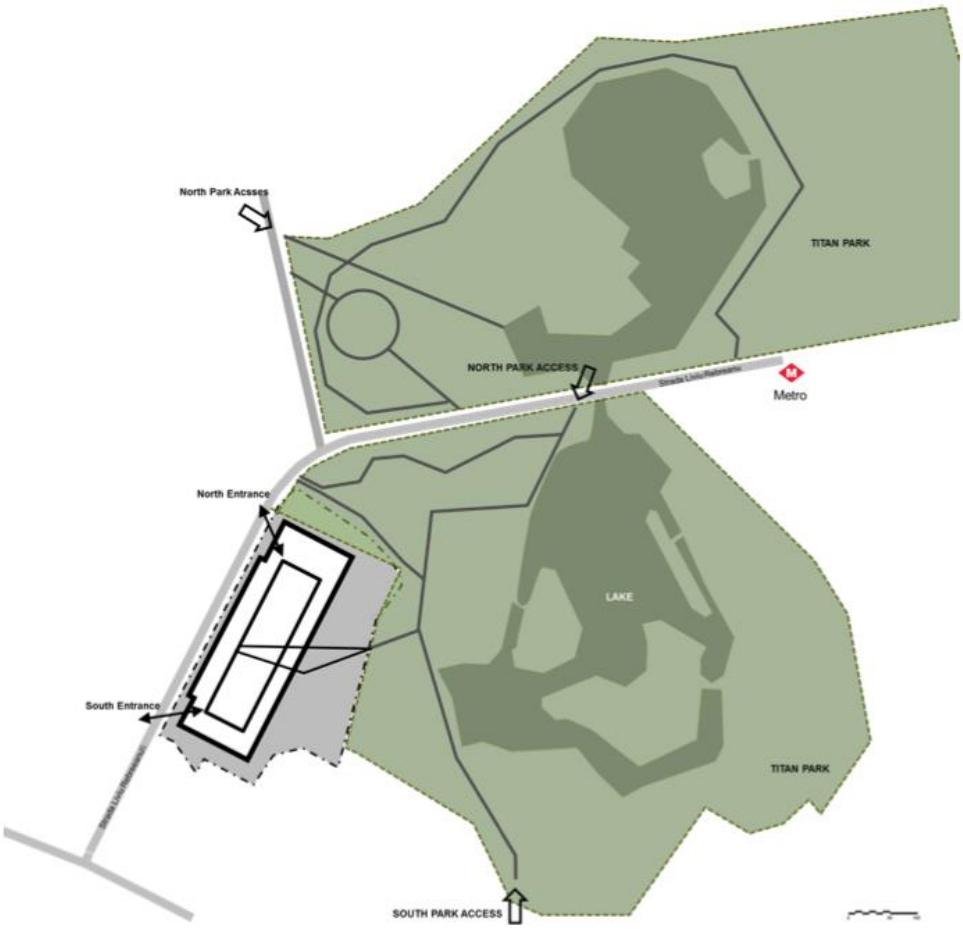


Figura 34 – Principais acessos pedonais ao parque Titan e ao ParkLake [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Em suma, pode-se concluir que a acessibilidade ao local é adequada por todos os meios de transporte, tanto do ponto de vista de curto como de longo alcance, existindo um vasto leque de alternativas.

4.2.6. CATCHMENT AREA

A área de influência é normalmente definida utilizando o software GIS que cria isócronas baseada no tamanho do projeto. Centros grandes e muito grandes operam normalmente uma área de influência que se estende até 30 minutos de carro desde o centro comercial. Por sua vez, os centros pequenos e médios operam áreas de influência de 15 a 20 minutos. Área de influência pode ser definida como uma avaliação da performance dos competidores existentes e definição das áreas onde o projeto em estudo é previsto ser dominante. O tamanho de uma área de influência depende diretamente do

dimensionamento e do potencial de mercado de um objeto de um projeto em desenvolvimento enquanto o seu perfil socio demográfico influencia o *merchandising* e a variedade de lojistas do centro comercial. Assim o tamanho da área de influência determina a quantidade de residentes que podem potencialmente visitar o centro comercial providenciando as bases para estimar o tráfego anual gerado pelo futuro centro comercial.

Figura 35 - Isócronas da área de influência do ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Considerando-se as características do ParkLake, em termos de tamanho e de localização, a sua área de influência compreende uma isócrona de 30 minutos de carro e inclui uma população total residente de quase 2 milhões de habitantes. No entanto, área de captação com base na unidade de tempo não considera a presença de competição e de outras barreiras possíveis que limitam o poder gravitacional do ParkLake dentro dessa mesma isócrona.

Com efeito, foi desenhada uma "bacia" considerando a competição e todas as outras possíveis barreiras para identificar com maior precisão quais as zonas que irão atrair mais visitantes. Com os resultados obtidos, constatou-se que o Setor 3 irá tornar-se significativamente dominante, pois irá chamar a maioria dos futuros visitantes do ParkLake (50%), apesar da sua área representar apenas 19% da população que vive dentro da isócrona de 30 minutos. O Setor 2 e Setor 4 formam a bacia secundária incluindo residentes que irão visitar o centro comercial a partir do norte e do sul de Bucareste. A área de influência primária tem mais de 464 mil habitantes, enquanto que a área de influência secundária apresenta 545.015 habitantes.

A população total na área de captação baseada no estudo é de pouco mais de 1,4 milhões, o que corresponde a sensivelmente 80% da população residente na isócrona de 30 minutos.

Tabela 3 – Quadro resumo da área de influência do ParkLake (censos 2011)

Área primária (0 – 10 minutos)	464.350
Área secundária (10 – 20 minutos)	545.015
Área terciária (20 – 30 minutos)	402.590
Total Área de Influência	1.411.955

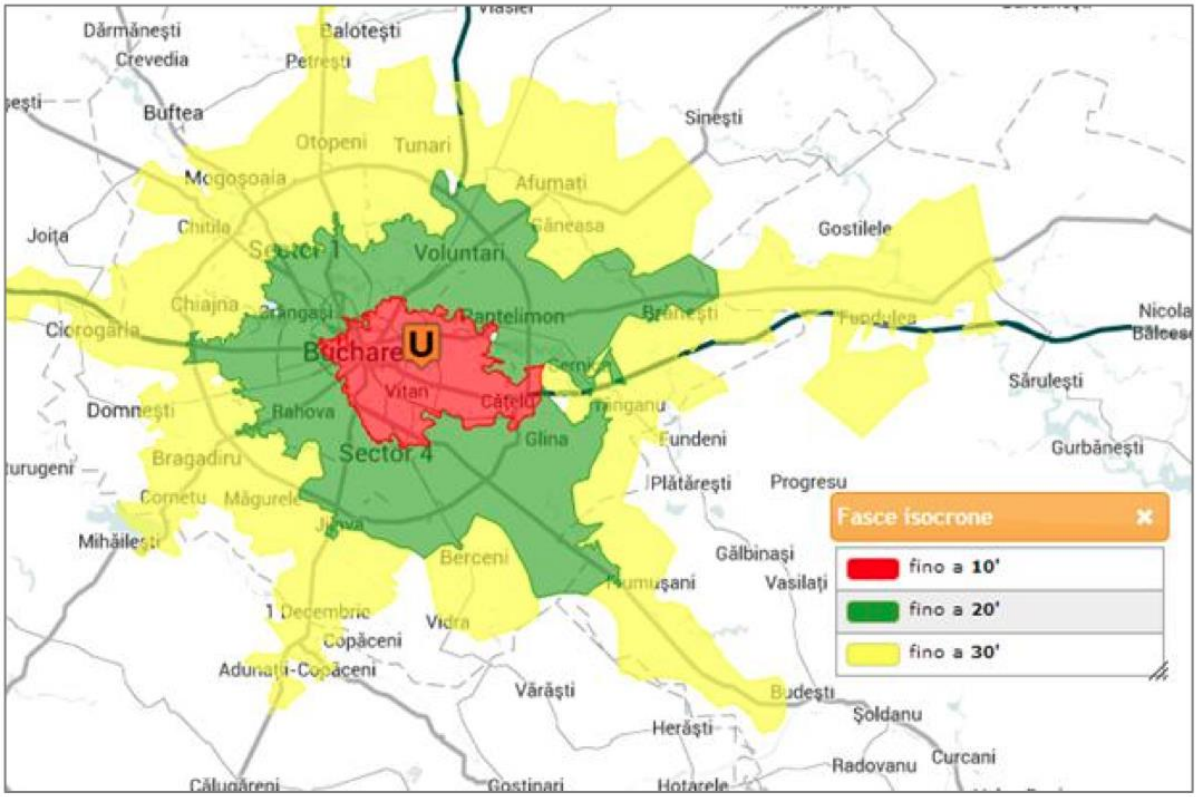


Figura 36 – Isócronas da área de influência do ParkLake [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

4.2.7. ANÁLISE DA CONCORRÊNCIA COMERCIAL

Até Abril de 2015, eram três os maiores e predominantes *shoppings* presentes na cidade de Bucareste e, consequentemente, os principais concorrentes do futuro ParkLake. São eles: AFI Palace Controceni, Baneasa e Sun Plaza.

Os três centros comerciais encontram-se bastante distanciados entre si. Com efeito, o AFI Controceni, inaugurado em 2009 e com 79 mil metros quadrados de ABL, domina a zona oeste da cidade. Também concluído em 2009, o Baneasa Shopping City, com cerca de 100 mil metros quadrados de ABL, domina atualmente e por completo, o norte. Por sua vez, o Sun Plaza, com uma áera bruta locável de 81 mil metros quadrados e inaugurado em 2010, é a principal grande superfície comercial do sul de Bucareste.

Através da Figura 37 e da Figura 38, é notória a grande diferenciação de áreas de influencia dos referidos centros bem como a localização de cada um no plano da cidade. É ainda facilmente percetível, através das mesmas figuras, a escolha do posicionamento do ParkLake.

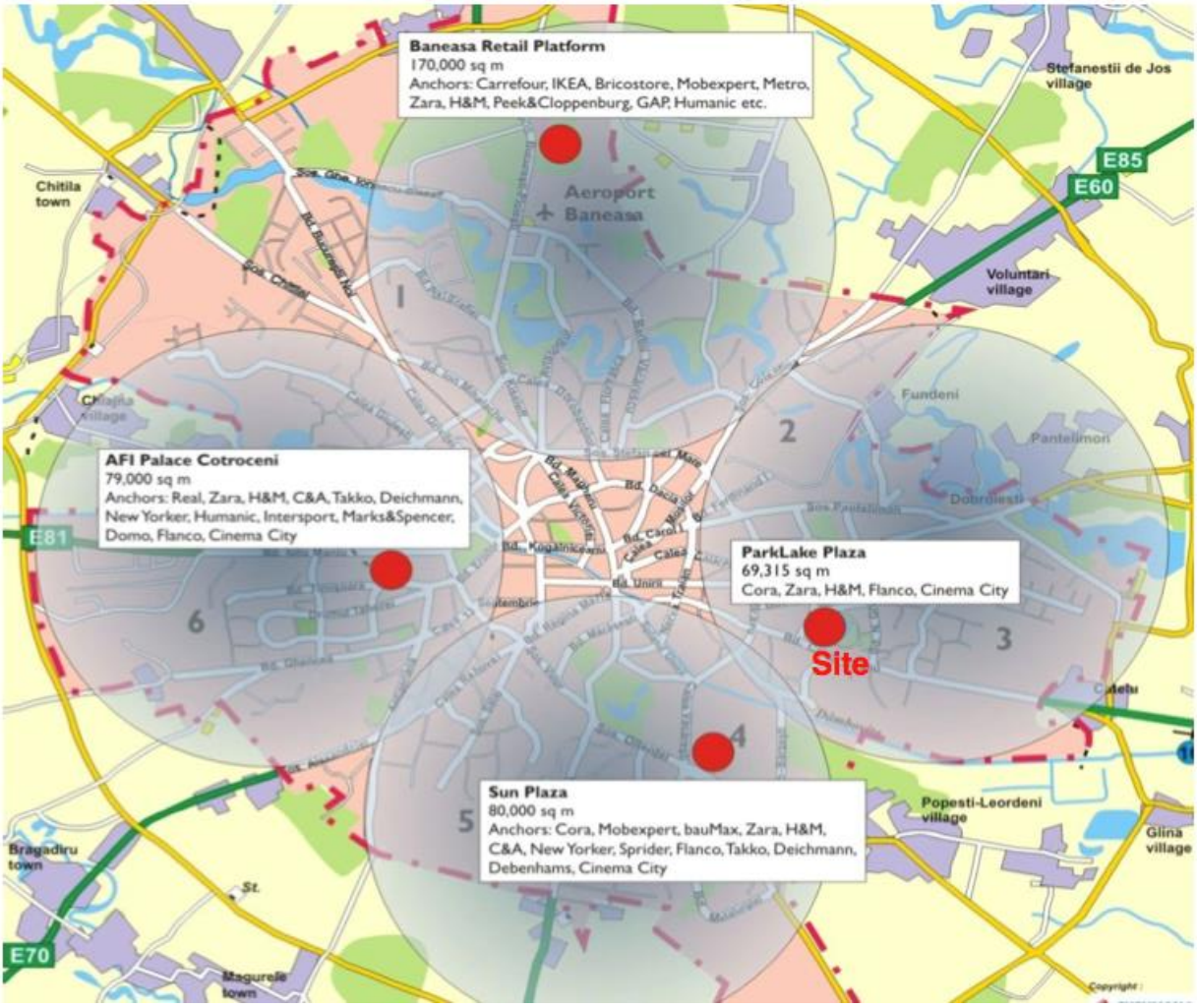


Figura 37 - Localização e alguns dados sobre os principais centros comerciais em Bucareste.
[Fonte: arquivo Sonae Sierra]

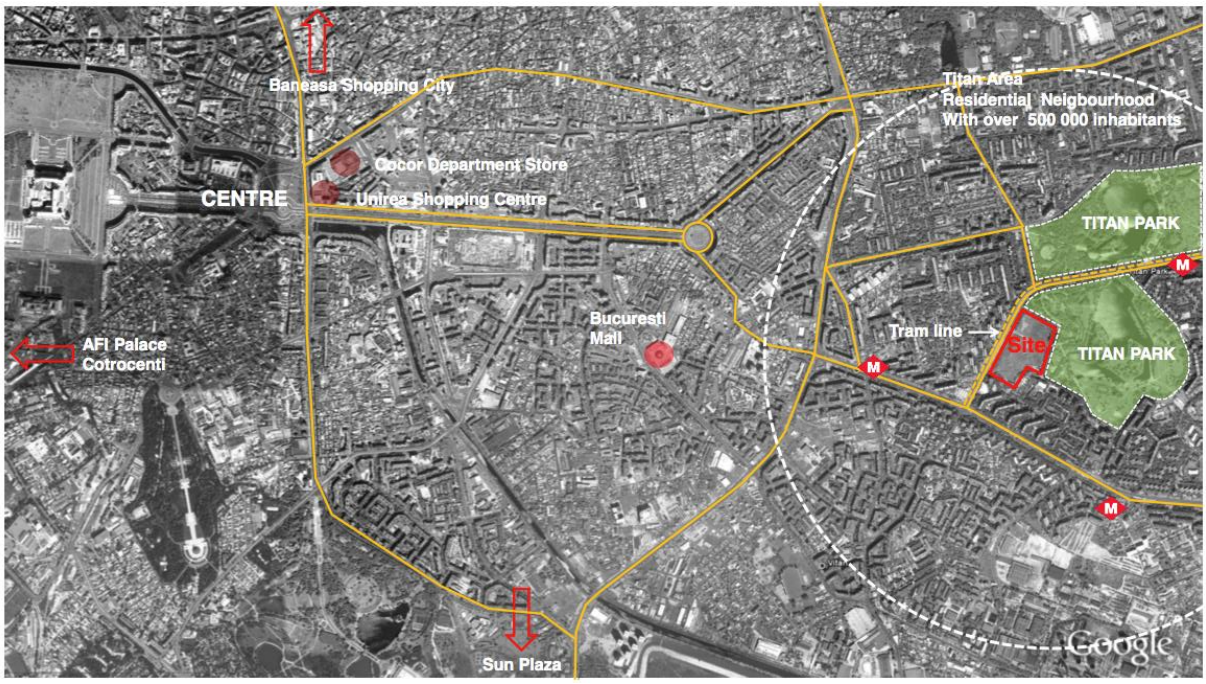


Figura 38 – Posição no plano dos principais centros comerciais em Bucareste. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Contudo, recentemente, mais precisamente em meados de Maio de 2015, abriu portas um novo centro comercial em Bucareste, o MegaMall. Crê-se que este irá ser o primeiro concorrente do ParkLake, uma vez que os dois centros se encontram a apenas 2,5 km de distância em linha reta, e a menos de 4 km de deslocação entre eles, tal como é demonstrado na Figura 39.

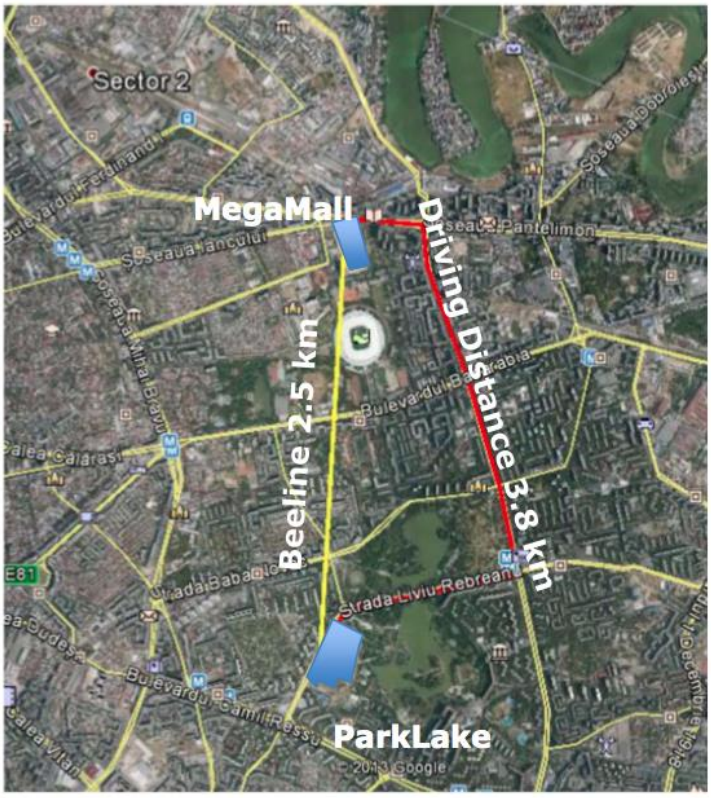


Figura 39 – Pormenor representativo da proximidade entre o ParkLake e o MegaMall.
[Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Ambos com uma ABL a rondar os 70.000 metros quadrados e situando-se na zona leste da cidade, os dois mais recentes centros comerciais encontram-se numa das áreas com mais alta densidade populacional e onde, até então, não existia qualquer grande superfície comercial.

A Figura 40 esquematiza, em função da média de rendimentos da população, as principais áreas que envolvem os cinco maiores centros comerciais da capital. Por conseguinte, é no norte que existe a maior concentração de habitantes com elevados rendimentos, e é a sul onde a população tem menor poder de compra. O AFI Palace Cotroceni, junta-se ao MegaMall e ParkLake, estando os 3 centros comerciais inseridos em áreas onde a população vive, na sua grande maioria, com rendimentos médios.

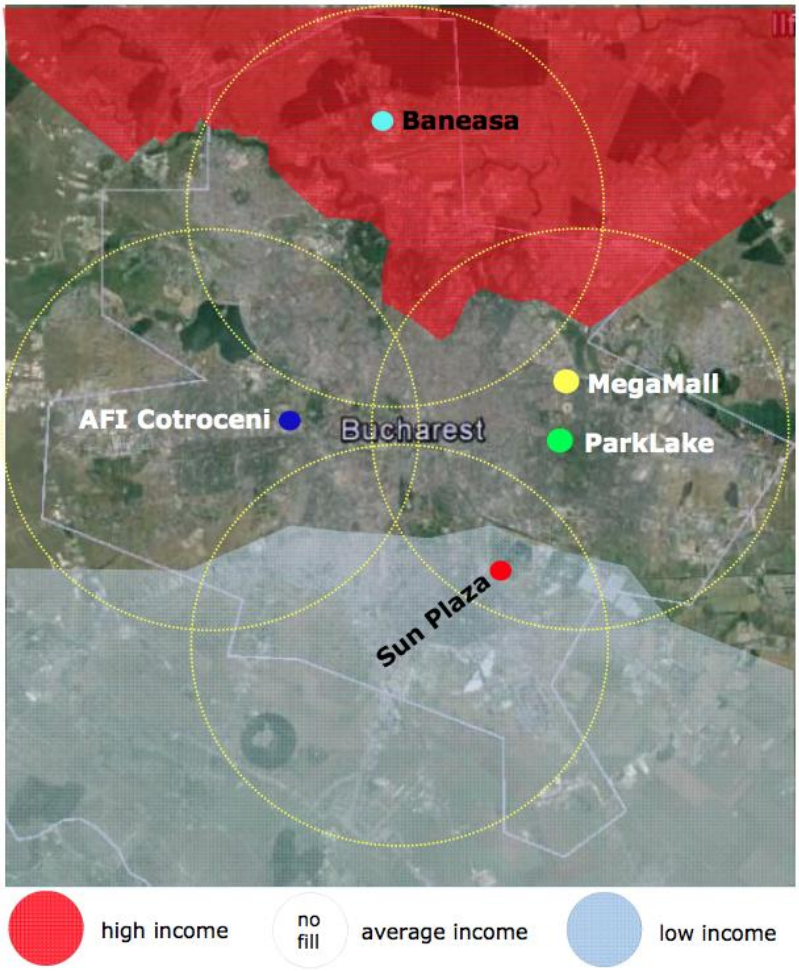


Figura 40 – Distribuição da população segundo o rendimento médio. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

4.2.8. ESTUDO AMBIENTAL PRELIMINAR

Com vista a uma melhor caracterização e contabilização dos potenciais impactos que a construção da nova superfície comercial implica para a cidade de Bucareste, mais propriamente para a área envolvente, foi encomendado pela Sonae Sierra um estudo preliminar a cargo de uma empresa romena certificada para o efeito (Auditeco – Global Environmental Services).

Assim, foi elaborado um relatório onde se identificaram potenciais impactos resultantes das mais diversas atividades e dos trabalhos derivados dessa mesma construção. Nesse mesmo relatório foram levantadas questões, relacionadas com as diferentes fases do projeto: construção (C), trabalhos de demolição (D) e fase de operação do centro comercial (O). Nas seguintes tabelas apresentam-se uma síntese desse mesmo relatório, divido por categorias.

Tabela 4 – Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Clima”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto potencial	Fase	**Medidas recomendadas**
Clima	Trabalhos de escavação	Aumento da emissão local de gases de efeito de estufa	C	Uso de equipamentos de baixa emissão
	Ocupação da superfície terrestre com estruturas permanentes	Aumento da temperatura e decréscimo da humidade a uma escala local	O	Aumentar a superfície das áreas verdes propostas plantadas com árvores nativas
	Transporte de material prima, solo e resíduos de construção	Aumento da emissão local de gases de efeito de estufa	C	Uso de equipamentos de baixa emissão
	Trabalhos de demolição e transporte de resíduos de demolição resultantes da demolição	Aumento da emissão local de gases de efeito de estufa	D	Uso de equipamentos de baixa emissão
	Tráfego	Aumento da emissão local de gases de efeito de estufa	O	Promover transportes públicos e meios de transporte verde (bicicletas, e pedestres) para os visitantes
	Utilização de aquecimento a gás	Aumento da emissão local de gases de efeito de estufa	O	Assegurar um elevado grau de isolamento térmico do edifício
		Consumo de recursos naturais	O	Assegurar um elevado grau de isolamento térmico do edifício
	Consumo de energia elétrica	Aumento indireto de gases de efeito de estufa	O	Utilização de painéis solares e equipamento elétrico eficiente, a fim de reduzir o consumo de energia elétrica a partir da rede pública

Tabela 5 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Geologia e Hidrologia” [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto potencial	Fase	Medidas recomendadas
Geologia e Hidrologia	Trabalhos de escavação	Distúrbio local da estratigrafia e águas subterrâneas	C, O, D	O impacto é muito baixo, logo não há medidas viáveis que o consigam diminuir
		Contaminação acidental das águas subterrâneas pelos veículos e equipamentos de construção utlizados	C	Verificações periódicas mecânicas dos veículos e equipamentos. Assegurar materiais de intervenção para a poluição acidental no interior das instalações
	Ocupação da superfície terreste com estruturas construídas permanentes	Obstrução da infiltração natural de águas no solo	O	Não foram identificadas medidas
	Operação do poço de água	Diminuição de recursos naturais	O	Limitação do uso do poço de água apenas paara períodos de seca intensa
	Remoção do solo contaminado existente a partir da área do projeto	Melhoramento da qualidade das águas subterrâneas	C	O benefício foi considerado máximo logo não são necessárias medidas adicionais

Tabela 6 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Qualidade do Solo”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto potencial	Fase	Medidas recomendadas
Qualidade do Solo	Trabalhos de escavação	Remoção do solo do local da obra	C	Uso do solo removido como um substrato para as áreas verdes ajardinadas que serão desenvolvidas no local do projeto
		Contaminação acidental do solo pelos veículos e equipamentos utilizados	C	Verificações periódicas mecânicas dos veículos e equipamentos. Assegurar materiais de intervenção para a poluição acidental no interior das instalações do local do projeto

Tabela 7 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria "Hidrologia e recursos hídricos superficiais". [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto potencial	Fase	Medidas recomendadas
Hidrologia e recursos hídricos superficiais	Ingestão de água potável	Diminuição de recursos hídricos durante períodos de seca devido ao consumo de água potável	O	Instalar sensores para todos os lavatórios
	Descarga de águas residuais	Grandes quantidades de águas sujas serão descarregadas durante a fase de utilização que terão de ser tratadas pela estação de tratamento de água da cidade	O	Realizar análise de águas residuais para garantir que os valores-limite legais para águas descarregadas não são excedidos. Se forem observadas excedências frequentes deve ser instalado equipamento de tratamento adicional

Tabela 8 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria "Planeamento e Uso do Solo". [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Planeamento e uso do solo	Criação de áreas de lazer acessíveis ao público	Aumento da superfície de áreas recreativas públicas	O	O benefício foi considerado máximo logo não são necessárias medidas adicionais
	Ocupação das superfície terrestre com estruturas construídas permanentes	Diminuição das áreas verdes	C, O, D	Aumentar as áreas verdes propostas com árvores

Tabela 9 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria "Árvores nativas". [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Árvores nativas	Trabalhos de escavação	Exposição das raízes	C	Fornecer proteção adequada para as raízes das árvores que serão preservadas para o futuro desenvolvimento do projeto
		Deposição de pó nas árvores	C	Regar as vias de acesso dentro dos limites do terreno

Tabela 10 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Caraterísticas ecológicas”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Caraterísticas ecológicas	Ocupação da área vegetal do local de ação com estruturas permanentes	Redução do habitat de alimentação das aves	C,O,D	Providenciar zonas de alimentação para pássaros na área exterior do centro comercial

Tabela 11 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Qualidade do ar”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Qualidade do Ar	Trabalhos de escavação e transporte de matérias primas, solo e resíduos de construção	Aumento da concentração de partículas e gases de combustão	C	Uso de equipamentos de baixa emissão e regar os acessos à obra
	Tráfego	Aumento da concentração de partículas e gases de combustão	O	Uso de equipamentos de baixa emissão e regar os acessos à obra
	Utilização de aquecimento a gás	Aumento da concentração de gases de combustão	O	Promover transportes públicos (autocarro, elétrico) e transporte verde (bicicletas, e pedestres) para os visitantes do centro comercial
	Obras de demolição e transporte de resíduos de construção resultantes dessa atividade	Aumento da concentração de partículas e gases de combustão	D	Uso de equipamentos de baixa emissão e regar os acessos à obra

Tabela 12 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Ruído”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Ruído	Trabalhos de escavação e transporte de matérias-primas, solo escavado e resíduos de construção	Níveis de ruído elevado	C	Instalar painéis à prova de som e outros equipamentos de redução de ruídos adequada durante a fase de construção
	Tráfego	Níveis de ruído elevado	O	Promover transportes públicos (autocarro, elétrico) e transporte verde (bicicletas, e pedestres) para os visitantes do centro comercial
	Ruído oriundo de atividades nas áreas técnicas	Níveis de ruído elevado	O	Sempre que possível, instalar painéis à prova de som ao redor do equipamento das áreas técnicas acima do solo
	Obras de demolição e transporte de resíduos de construção resultantes dessa atividade	Níveis de ruído elevado	D	Instalar painéis à prova de som ao redor do local de obra

Tabela 13 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria “Gestão de resíduos”. [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Gestão de resíduos	Trabalhos de escavação	Aumento da quantidade de residuos	C	Reciclar os resíduos da área de trabalho de logística
		Aumento da quantidade de resíduos de construção (perigosos e não perigosos)	C	Utilizar, tanto quanto possível o solo escavado como material de enchimento
	Atividades geradores de resíduos	Aumento da quantidade de resíduos domésticos	O	Promover separação do lixo dentro do centro comercial
		Aumento da quantidade de resíduos perigosos	O	Promover separação do lixo perigoso dentro do centro comercial
	Trabalhos de demolição	Aumento da quantidade de resíduos de construção (perigosos e não perigosos)	D	Reutilizar, tanto quanto possível os resíduos de construção

Tabela 14 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria "Paisagem". [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas recomendadas
Paisagem	Escavação do terreno, demolição e construção de edifícios	Estrutura estranha na paisagem	C, D	Instalar sistema de vedação adequado ao redor do local do projeto
	Ocupação da superfície terrestre com estruturas permanentes	Mudanças na paisagem	O	Instalar telhados verdes no telhado do Segundo andar
		Obstrução da vista para o parque das propriedades perto do local de construção	O	Instalar telhados verdes no telhado do Segundo andar

Tabela 15 - Identificação de impactos e medidas de mitigação da categoria "Socioeconómicos". [Fonte: Auditeco]

Categoria	Atividade	Impacto ambiental	Fase	Medidas a tomar
Socioeconómicos	Emprego direto para os colaboradores	Diminuição da taxa de desemprego	C, O, D	Empregar pessoas de diferentes categorias sociais
	Emprego indireto derivado das atividades do shopping (lojas, publicidade, logística)	Diminuição da taxa de desemprego	C, O, D	Estimular o mercado local através da aquisição de produtos e serviços locais
	Competição indireta com as pequenas empresas à escala local	Aumento indireto na taxa de desemprego	O	Não foram identificadas medidas
	Operação do centro comercial	Aumento do preço de propriedades nas imediações da obra	O	Não foram identificadas medidas
		Aumentos diretos e indiretos de ganhos no orçamento local e fundo ambiental	O	Não foram identificadas medidas

Uma pequena nota de referência sobre a categoria de "Património Cultural", onde não foram identificados quaisquer tipos de impactos.

O Departamento de Saúde e Ambiente da Sonae Sierra (SHEDS) tem um conjunto de padrões que serão implementados no projeto ParkLake, nas suas fases de conceção e design. Estes padrões garantem que a segurança e os riscos para a saúde são minimizados nas operações do centro comercial, nomeadamente nos seus ocupantes, e que o futuro edifício tenha uma performance ambiental otimizada e um baixo impacto ambiental.

Para além dos padrões internos (SHEDS) todos os novos projetos da Sonae Sierra necessitam de atingir uma Certificação de Sustentabilidade de Construção. Por conseguinte, no projeto ParkLake está em curso a certificação "BREEAM International 2013", tendo a empresa portuguesa o objetivo de

obter a classificação de "Muito Bom". O BREEAM (BRE Environmental Assessment Method) é um método de avaliação ambiental de edifícios líder no mercado e amplamente aplicado em todo o mundo. Define os mais altos padrões de qualidade em desenho e arquitetura sustentável e é atualmente o modelo de referência utilizado para o desempenho ambiental de um edifício.

4.2.9. ANÁLISE SWOT

Da análise SWOT desenvolvida importa destacar:

PONTOS FORTES

- Localização central dentro de uma densa zona residencial;
- Boa visibilidade de acessos próximos;
- Bons acessos a curta e longa distância através de transporte público e privado;
- Massa crítica significativa e processo de locação avançado;
- Bucareste tem um poder de compra superior à média nacional;
- Um quarto das vendas ocorre em Bucareste devido às compras de não residentes;
- Perfil dos consumidores na área de influência primária estar bem enquadrado no conceito do ParkLake.

FRAQUEZAS

- Ligeiro declínio de população em Bucareste, enquanto cresce na região de Ilfov;
- O poder de compra é inferior comparativamente com a maior parte das capitais europeias;
- Gastos por parte da população ainda moderados no núcleo de categorias de retalho.

OPORTUNIDADES

- Forte presença de jovens e consumidores femininos na área de influência primária;
- Vantagem da existência do Parque Titan para atrair visitantes nos fins de semana pois o lago e o parque reforçam o lazer de um destino estabelecido (ParkLake);
- Economia crescente afeta positivamente as vendas e o consumismo em geral;
- Atrair não residentes que visitam Bucareste para atividades no centro comercial.

AMEAÇAS

- Poder de negociação dos grandes pivôs de moda, como os que fazem parte do Grupo Inditex, que podem escolher entre mais de um local dominante dentro do centro, alterando a estratégia da empresa especialista na gestão de superfícies comerciais;
- Recente aumento de oferta qualificada, com a inauguração do MegaMall;
- Risco da não abertura do centro na data prevista, em sequência dos diversos entraves que vão ocorrendo por parte de entidades romenas;
- A ainda não estabelecida e licenciada viragem à esquerda de modo a garantir o acesso ao centro para quem circula no sentido norte-sul na rua Liviu Rebreanu.

4.2.10. CONCLUSÃO DO CASO DE ESTUDO

O ParkLake é uma superfície comercial de grande dimensão, pelo que a sua construção poderá acarretar diversas e significativas consequências tanto para o Setor 3 como para toda a cidade de Bucareste. Na sequência em curso do programa "Bucareste 2035", com o qual o Município de Bucareste pretende revitalizar e reestruturar a capital romena, o futuro novo centro comercial tem assim cuidados acrescidos quanto à sua implementação e integração urbana.

Do estudo realizado em ambiente empresarial, pôde-se constatar que existe um vasto leque de aspetos a ter em consideração aquando da construção de um projeto de uma grande superfície comercial. A necessidade de conciliar as caraterísticas do terreno e da zona envolvente, com as diversas condicionantes impostas e/ou definidas pelas entidades governamentais e administrativas e com aquelas que são, para a Sierra, as formas e os modelos ideais de conceção de um centro comercial, compõe de imediato, um forte desafio para o promotor do projeto.

A empresa portuguesa sabe que os consumidores estão a cada dia mais informados e com maior consciência sobre o que precisam/querem e sobre aquilo que não querem. Existe atualmente um grande interesse da população em visitar centros comerciais por diversas razões: preços, variedade de produtos, facilidade na obtenção de produtos, influência do meio social, etc. Contudo, a prioridade da população é a variedade. Eles preferem os lugares onde se pode obter "tudo". Para a Sonae Sierra, o segundo maior ponto de interesse passa pelos preços e pelas ofertas existentes, enquanto o terceiro aspeto concentra-se no entretenimento e lazer, como cinemas, áreas para a prática de desposto, e *playgrounds*. Por outro lado, os consumidores também têm muito claro aquilo que devem evitar: dificuldade de acesso e a distância/tempo a percorrer. No entanto, nem todas as necessidades podem ser satisfeitas por um único centro comercial. Assim, há preferências para compras por centros com bons hipermercados e próximos de casa, e para o entretenimento, são escolhidos centros comerciais com ofertas interessantes (especialmente para as crianças), não importa o quão longe.

O desenho e *layout* do ParkLake proporcionam-lhe uma excelente visibilidade e fáceis acessos, graças à sua forma basicamente retangular e com a sua maior fachada voltada para uma ampla avenida (Liviu Rebreanu), o que lhe dá "vantagem" face ao seu principal concorrente, o recém-inaugurado MegaMall. Embora estas duas grandes superfícies tenham sensivelmente a mesma área (70 mil metros quadrados de ABL), o ParkLake possui apenas dois pisos de circulação no seu interior (ou 2,5 pisos, se contarmos com o piso subterrâneo que corresponde à área do hipermercado e de um muito reduzido número de lojas). O MegaMall, por sua vez, apresenta 4 pisos de espaço comercial para os seus visitantes, o que vai contra o formato ideal para a experiente empresa portuguesa. A Sonae Sierra acredita que um centro comercial deve ser composto por 2 pisos (3 no máximo), pois o aumento do número de andares eleva o risco operacional, o que precisa de ser compensado pela excelente ancoragem, de modo a que se garanta que todos os pisos possuem volumes de tráfego adequados. Com 4 pisos, o risco de ter áreas com fraca afluência é significativamente aumentado.

O MegaMall apresenta, assim, uma área de terreno bastante inferior em comparação com o ParkLake (5 hectares contra 8), também com uma área basicamente retangular, apresenta a sua fachada mais curta voltada para a avenida principal. Desse mesmo lado, a visibilidade da referida fachada é bastante reduzida, uma vez que a maior parte é ocupada por um restaurante McDonalds e por um posto de gasolina. Do lado nascente do MegaMall encontra-se um grande supermercado, Kaufland, que, para além de competir diretamente com o seu hipermercado, retira visibilidade ao mais recente centro comercial de Bucareste. Do lado poente e sul do MegaMall, encontra-se uma rua secundária e um conjunto de edifícios que "escondem" o respetivo *shopping center*.

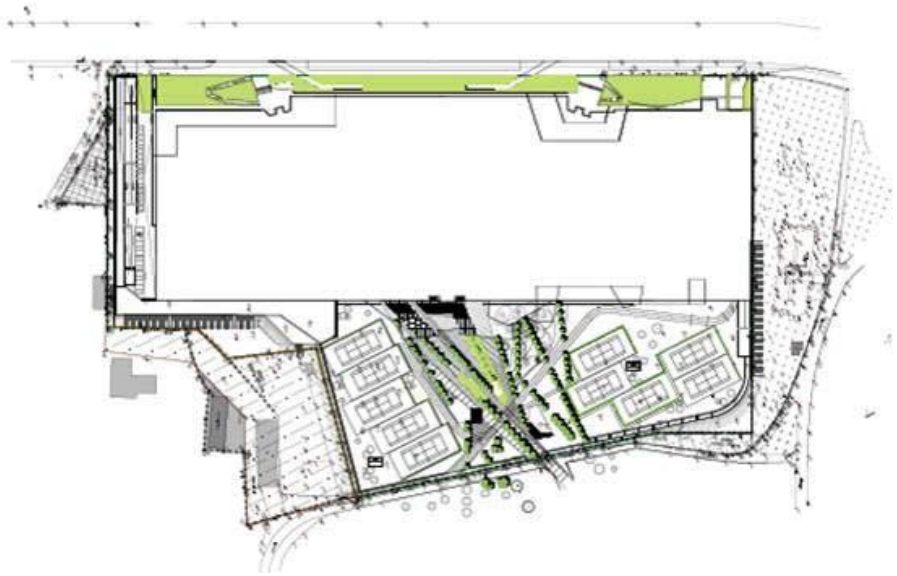


Figura 41 – ParkLake. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

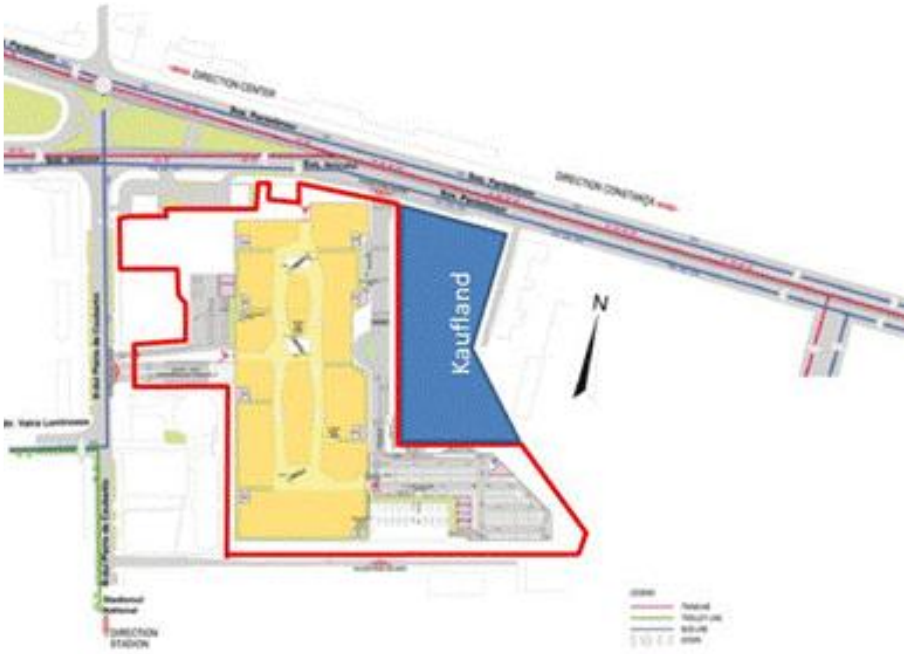


Figura 42 – MegaMall. [Fonte: arquivo Sonae Sierra]

Assim, pode-se concluir que o ParkLake apresenta algumas caraterísticas que se esperam que sejam vantajosas face ao seu principal concorrente comercial, Durante o período de estágio na empresa Sonae Sierra Roménia, foi ainda possível visitar o MegaMall, tanto em fase final de construção como após a sua abertura ao público, de onde se concluiu que, efetivamente, o futuro centro da Sonae Sierra e da Caelum Development irá apresentar uma maior comodidade para os seus visitantes, em diversos pontos.

O projeto ParkLake representa um grande investimento, e a Sierra não tem dúvidas sobre o que quer: construir o melhor centro comercial de Bucareste. Com efeito, a empresa portuguesa procurou estudar com o maior rigor aqueles que são o aspetos-chave para o sucesso de um centro comercial. Ao analisar a concorrência, a Sierra avaliou as tendências do mercado, o modo de funcionamento das superfícies comerciais já existentes, a sua afluência e as ofertas por elas proporcionadas. O número de habitantes, o nível de vida, os salários médios e o poder de compra da população não foram esquecidos. A localização escolhida constitui, aparentemente, uma excelente oportunidade tanto para a empresa, como para a localidade. Através do aproveitamento de um terreno que há muito se encontrava inutilizado e qual servia como local de depósito de material, o ParkLake irá representar uma forte mais-valia para a vizinhança e para o Setor 3. Numa zona onde a densidade populacional ultrapassa os 11.500 habitantes por quilómetro quadrado, onde a população residente é composta por inúmeras famílias com crianças, e junto a um dos mais procurados parques da cidade, o ParkLake surge como um complexo comercial e de lazer, moderno e exclusivo, com um conceito arquitetónico excecional rodeado por um ambiente natural convidativo. A Sonae Sierra procurou criar um novo espaço, um diferente conceito, tentando que o novo centro comercial traga o calor da natureza e a imensidão do parque Titan como um ponto de encontro para as famílias, convertendo-o assim nos dos centros comerciais mais ambiciosos e inovadores da indústria.

Sempre discutidos em fase de projeto temas como a gestão de resíduos, minimização dos consumos energéticos, cuidados com a qualidade do ar e da água, combate ao ruído, forte sensibilidade ambiental, entre outros, mereceram particular atenção por parte da empresa, de onde irá resultar um edifício ambientalmente amigável, celebrando os belos cenários naturais que compõem as imediações. No seu interior, será evocado um "estilo de vida saudável em um ambiente de vida moderna". As mediadas recomendadas por parte da empresa AuditecoGES foram tido em conta e quase sempre concretizadas, ou realizadas medidas alternativas semelhantes.

Embora o rio Dambovita represente uma barreira natural para a acessibilidade ao centro a partir do sul, o ParkLake vê os seus acessos bem definidos (não esquecendo que ainda não se encontra licenciada a questão da viragem à esquerda na avenida Liviu Rebreanu, a empresa acredita que terá esta importante questão resolvida dentro em breve), o ParkLake é facilmente acessível para quem viaja de transporte privado ou público, através da vasta rede de estradas que o circundam, em que todas as estradas principais são compostas por duas vias em ambos os sentidos, e dos demais meios de transporte público que existem na vizinhança.

Com uma área de influência considerável, a qual abrange quase um milhão e meio de pessoas, estima-se que o ParkLake tenha cerca de 12,5 milhões de visitantes por ano, dos quais 50% residam no Setor 3.

Em suma, o centro comercial ParkLake, atualmente em construção e com abertura prevista para meados de 2016, é o resultado de um vasto e complexo estudo. Com um conceito bem definido, procura-se integrar esta nova área comercial na sociedade e no ambiente que a rodeia. O "aspeto habitual" de um bloco de betão deu lugar a um edifício amigo do ambiente que, através das suas cores, materiais, decorações, representa um fio condutor da natureza e do parque Titan. Com uma enorme variedade de áreas de desporto e lazer, quer-se que o ParkLake seja um ponto de referência de comodidade e de bem-estar da cidade de Bucareste. Com excelente visibilidade, bons, rápidos e diversos acessos, lugares de estacionamento cobertos, Wi-Fi, *babyroom*, *playground*, cinemas, sala de jogos, *health club*, e muitos outras áreas de lazer, mais de 200 lojas, um hipermercado, tudo isto num ambiente arejado e com uma iluminação natural acima da existente nos centros comerciais já construídos, nasce um novo espaço, único e inovador, um elegante destino no centro de uma capital europeia.

5
CONCLUSÃO

Após o estudo efetuado, pode concluir-se que a sociedade ParkLake, formada pelas empresas Sonae Sierra e Caelum Development, tem apresentado até à presente data, um notório esforço e forte dedicação para o sucesso global do novo centro comercial.

O projeto ParkLake, inserido no centro da cidade de Bucareste, tem visto a sua construção a ser atrasada e dificultada, dada a fraca cooperação entre as próprias e diversas entidades governamentais e também com empresas parceiras responsáveis por diversos trabalhos de ordem pública. A ausência de uma forte estrutura jurídica e governamental em Bucareste, constitui um sério entrave no licenciamento e posterior implementação de qualquer projeto. Tal como foi possível identificar no capítulo 3, Bucareste foi-nos apresentada como o resultado de um "processo de desenvolvimento inconsistente e desigual, uma falta uma visão clara e de longo prazo, fraca cooperação territorial, insustentabilidade e como uma geração de desequilíbrios sociais". Embora muito se fale e incentive, com bastante ansiedade, sobre parcerias conjuntas entre empresas nacionais (romenas) e estrangeiras, na prática são escassas as condições de atratividade ao investimento estrangeiro.

A cidade de Bucareste vive um período de mudança no que toca à sua estratégia territorial, conceção e resolução dos principais problemas urbanos, resultantes de uma largo crescimento da cidade, onde não estiveram presentes preocupações para com a comunidade e com o traçado da capital romena a longo prazo.

Para além de o ParkLake ter visto fortes dificuldades na obtenção de licenças (e algumas ainda estão por licenciar), a falta de experiência dos parceiros locais envolvidos na construção do novo centro comercial, ao não mostrarem grande capacidade para a efetivação deste grande projeto, compõe mais um contratempo para a sua construção dentro do prazo esperado.

Apesar da falta de conhecimentos do mercado romeno, das grandes diferenças culturais na análise e resolução de problemas, tantas e tantas vezes dependente de terceiros nos processos de licenciamento, onde existem processos que se encontram mal definidos e em que se chegaram a ser recebidas, por parte da Sonae Sierra, diferentes recomendações para o mesmo procedimento, foi possível visualizar, ao longo do estudo, a exemplar gestão por parte da administração desta empresa portuguesa, a qual está encarregue da construção do centro comercial ParkLake, na persistência e na forma como tem enfrentado os demais obstáculos que tendem a surgir. Fortemente motivada no futuro sucesso deste "mega-projeto", a Sierra apresentou em meados de Junho de 2015, e ainda a quase um ano da prevista data de abertura, 83% da área bruta locável do ParkLake já comercializada, o que demonstra a grande atratividade do respetivo projeto.

Sempre preocupada com as demais questões ambientais, a Sonae Sierra tomou um conjunto de medidas com o intuito de minimizar os impactos negativos que foram previstos no estudo realizado (Environmental Impact Study), assim como outros que foram entretanto identificados. Um outro forte aspeto a salientar, é o fato de a empresa estar a trabalhar para a obtenção de classificação "Very Good", no certificado internacional Breeam.

Entre outras, foram desenvolvidas campanhas e ações de minimização de impactos ambientais e visuais, assim como para dar conhecimento do projeto à população e como tentativa da integração deste na respetiva comunidade. Com efeito, destacam-se:

- O fato de ter sido implementado um programa de *Community Advisory Panels* (CAPs), onde a população poderá consultar os objetivos e os detalhes do projeto ParkLake. Deste programa fizeram (e ainda fazem) parte um conjunto de reuniões nas quais os representantes da comunidade são convidados a levantar ideias e preocupações, assim como a sugerir potenciais soluções e propostas com vista a uma colaboração com melhorias ambientais, sociais e económicas. Este programa vai continuar durante a fase de operação do centro.
- Foi apresentada e distribuída uma carta onde se apresentavam as diferentes fases do projeto e as respetivas medidas tomadas para minimizar o impacto negativo das obras de construção na vizinhança (poeira, ruído, acidentes, etc.). Será também distribuído, antes da abertura e na área envolvente, um prospeto com as principais caraterísticas do novo centro comercial.
- Durante a fase de operação/atividade do centro comercial, a equipa de gestão do ParkLake tem o objetivo de construir uma relação forte e próxima com os moradores da vizinhança, principalmente com as famílias que pretendam usufruir na nova superfície comercial e do parque Titan aos fins-de-semana e com as escolas pertencentes à área de influência imediata. Pretende-se, assim, criar atividades planeadas ao longo do ano, em momentos específicos do calendário.
- Na sequência do "Dia da Comunidade", diversas empresas envolvidas no projeto, tomaram a iniciativa de oferecer ao parque Titan um conjunto de 15 árvores de médio porte onde, para tal, foram convidados estudantes de uma escola primária da vizinhança a participarem na plantação das mesmas.
- A vedação do ParkLake do lado da rua Liviu Rebreanu foi alvo de uma iniciativa em que 3 artistas romenos e 150 jovens e crianças pintaram e caracterizaram a respetiva vedação a seu gosto e critério.

Figura 43 – Plantação de árvores no parque Titan. [Fonte: arquivo do autor]

Figura 44 - "Artwork" na vedação poente do local de intervenção do ParkLake.
[Fonte: green-report.ro, 8-06-2015]

A Sonae Sierra acredita que, na realização das suas atividades é, em certa maneira, sensível e recetiva às necessidades e preocupações dos demais intervenientes, pois considera que é vital para o sucesso a longo prazo do negócio.

Com a sua privilegiada localização em função ao Parque Titan, a sociedade "aposta" em força na ligação Parque Titan-ParkLake, através de uma ampla área com diversos pontos de lazer onde a natureza se encontra presente em toda a sua extensão. O objetivo é criar uma ponte de ligação entre eles, sem que a população perca o sentimento de natureza, de bem-estar, de lazer, de segurança e conforto. As demais áreas verdes e respetiva arborização, iluminação, bancos, baldes de lixo, equipamentos desportivos e de lazer, *playground*, entre outros, previstos em cerca de 18 mil metros quadrados, têm como objetivo garantir esse máximo conforto entre o conhecido parque Titan e o novo centro comercial, com o menor impacto visual e ambiental possível, promovendo e convidando a população que visita atualmente o parque a entrar nesta nova experiência.

Posto isto, é possível afirmar que o ParkLake encontra-se perfeitamente integrado, tanto a nível paisagístico como a nível da comunidade envolvente. Com um conceito de lazer e de bem-estar, a nova grande superfície comercial irá permitir à população residente na área (e não só), completar a sua visita em família ao parque, com novas sensações e serviços, aumentando assim a qualidade de vida da população.

Através de todos as infraestruturas e dos diversos meios de transporte público existentes nas redondezas, é esperado que o acesso ao ParkLake seja feito facilmente a partir de diversos pontos da cidade de Bucareste.

Num discurso elaborado aquando da visita ao centro comercial ParkLake, na ocorrência da visita de estado à Roménia, por parte do Presidente da República Portuguesa, o professor Aníbal Cavaco Silva caracterizou o referido centro comercial como se tratando de " (…) uma obra de difícil execução, que preserva um espaço ambientalmente sensível e que terá grande impacto económico e social para Bucareste" (18/06/2015). Por sua vez, o presidente da Câmara do Setor 3 de Bucareste, Sorin Negoita, mostrou-se profundamente satisfeito com a evolução do "projeto de sucesso" e com o "excelente trabalho desenvolvido", afirmando que "toda a área envolvente sairia a ganhar" com a nova superfície comercial.

O ParkLake surge como um exemplo a seguir na implementação de grandes superfícies comerciais. Este tipo de edifícios que ainda se encontram "em moda", podem trazer grandes impactos negativos e consequências tanto para o ambiente, como para a população. Apenas através de um projeto bem definido e estruturado, e após serem feitos diversos estudos de nível ambiental, social, económico, é que se deve pensar como introduzir um edifício desta envergadura, na malha urbana e na vizinhança imediata.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Haughtton, G., Hunter, C. (2003). *Sustainable Cities*. Routledge.

Decleris, M. (2000). *The Law of Sustainable Development*. DG Environment.

Giradet, H. (2006). *Creating Sustainable Cities*. Green Books.

Lobo, M. L., Correia, P., Pardal, S., Lobo, M., (1990). *Normas urbanísticas - volume I - princípios e conceitos fundamentais*. Direcção Geral do Ordenamento do Território – Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

Lopes, A. (1979). *Desenvolvimento: Desenvolvimento Regional*. Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra.

Cardoso, A. (1996), *Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento*, Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Edições Afrontamento

Alves, R. (2002). *Os sistemas de informação geográfica*, em *Compêndio de Economia Regional*, Silva Costa, J. (Ed.), Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional.

Pugh, Cedric (2000), *Sustainable Cities in Development Countries.* Earthscan Publications Ltd

Wheeler, S., Beatley, T. (2004), *The Sustainable Urban Development Reader*. Routledge, New York

Wheeler, S., Beatley, T. (2000), *Sustainable Urban Development Reader*. Routledge Urban Reader Series, London.

Ministério do Planeamento e da Administração do Território (1991). *A Política de Ordenamento do Território – Novos Desafios para um Melhor Desenvolvimento*. Lisboa

Barton, H., Grant, M., Guise, R. (2010). *Shaping Neighbourhoods – for local health and global sustainability*. Routledge

Comissão Europeia, Direção-Geral XI – Ambiente, Segurança Nuclear e Proteção Cívil (1996). *Cidades Europeias Sustentáveis*. Bruxelas

Santinha, G. e Marques, T. (2012). *A integração do princípio de Coesão Territorial na agenda política: o caso português*. Revista de Geografia e Ordenamento do Território, n.º 2 (Dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. Pág. 215 a 244

Rebelo, E., e outro (2006). *Planeamento urbano para a integração de imigrantes*. Observatório da imigração. Lisboa

Fernandes, J. (1994/5). *Urbanismo Comercial – a experiência portuguesa*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia I Série, Vol. X/XI, pp. 105-125. Porto

Guerra, I. (2000). O Planeamento Estratégico das Cidades, Organização do Espaço e Acção Colectiva

Bressers, H., Kuks, S., Ligteringen, J. (1997). *The Local Level in Environmental Governance: A Promising ´Janus Face´*. University of Twente. Netherlands.

ONU (http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050)

ONU (https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf)

International Council of Shopping Centers (http://www.icsc.org/)

The ashes of communism (https://communistism.wordpress.com/)

Romania (http://romaniatourism.com/index.html)

Cartas de Bucareste (https://cartasdebucareste.wordpress.com/bucuresti/)

Curiosidades sobre os países (http://tudosobrepaises.blogspot.pt/2006/07/romnia.html)

Urban Plan (http://urban-plan.ro/index.html)

Conceptul Strategic Bucuresti 2035 (http://www.csb2035.ro/index.htm)

Capitais Europeias (http://capitaiseuropeias.com/bucareste/)

Bucuresti Administratia Locala (http://www.pmb.ro/)

Primaria Sectorului 3 (http://www.primarie3.ro/)

Região Autónoma de Transportes de Bucareste (http://ratb.ro/)

ParkLake (http://parklake.ro/)

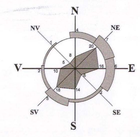
ANEXOS

Anexo A – PUG de Bucareste

Anexo B – Licença de construção

Planșa 4/1

PUG MUNICIPIUL BUCUREȘTI
ETAPA FINALA
UNITĂȚI TERITORIALE DE REFERINȚĂ



Scara 1:20.000

500 0 500 1000 1500 2000 metri

LEGENDĂ

LIMITE

- Limita teritoriului administrativ al Municipiului București conform corecturilor menționate în minutele cu vecinătăți (limita precizată prin straturile fără marcaje pe fundalul culorilor aferente sectoarelor)
- Limita teritoriului administrativ al Municipiului București conform planului Direcției Topografice Militare
- Limita teritoriului administrativ al comunelor limitrofe
- Limita intravilanului Municipiului București conform Proiect 132/ 1998
- Limita intravilanului comunelor limitrofe
- Limita centrului istoric protejat conform H.G. 129 din 29 aug. 1998
- Limita zonei protejate
- Limita unităților administrative situate în afara intravilanului Municipiului București
- Limita unităților teritoriale de referință
- Culoar de zbor aeroport Băneasa

UNITĂȚI TERITORIALE DE REFERINȚĂ

C. ZONA CENTRALĂ

CP- SUBZONA CENTRALĂ SITUATĂ ÎN LIMITELE ZONEI DE PROTECȚIE A VALORILOR ISTORICE ȘI ARHITECTURAL URBANISTICE

CP1- zona centrală în care se menține configurația țesutului urban tradițional;
CP1a -subzona centrală supraocupată (este nucleul istoric);

CP2 -subzona Dealului Patriarhiei și a Dealului Mănăstirii Radu Vodă;

CP3 -subzona centrală formată din înserări de clădiri realizate în ultimele decenii în interiorul zonei protejate (Ansamblul Bălă Palatului);

CP4 -subzona nucleului central comercial și de afaceri.

CA- ZONA CENTRALĂ SITUATĂ ÎN AFARA LIMITELOR ZONEI PROTEJATE

CA1 -subzona centrală cu funcțiunea de centru de afaceri cu clădiri de înălțime medie, mare și cu accente de maxim 45 metri în regim de construire continuu sau discontinuu;

CA2 -subzona centrală cu funcțiuni complexe, cu clădiri de înălțime medie, mare și cu accente de maxim 45 metri, cu regim de construire continuu sau discontinuu;

CB- ZONE SITUATE ÎN AFARA PERIMETRULUI CENTRAL CARE GRUPEAZĂ FUNCȚIUNI COMPLEXE DE IMPORTANȚĂ SUPRAMUNICIPALĂ ȘI MUNICIPALĂ

CB1- subzone dispersate existente în afara zonelor protejate;

CB2- subzone dispersate existente în zone protejate;

CB3- poli terțiari principali;

CB4- campusuri universitare, unități de cercetare, parcuri științifice;

CB5- centre de conferințe și expoziții internaționale

CB6- centrul internațional de studii ecumenice Văcărești.

M- ZONA MIXTĂ

M1- subzona mixtă situată în zona protejată;

M2- subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+14 niveluri, cu accente înalte;

M3- subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri;

L- ZONA DE LOCUIT

L1- subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri:
- L1a- locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri situate în afara perimetrelor de protecție;
- L1b- locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri situate în interiorul perimetrelor de protecție;
- L1c- locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri situate în noile extinderi sau în enclave neconstruite;
- L1d- locuințe individuale mici cu parcele cu POT< 20% situate în zone culoarelor plantate propuse pentru ameliorarea climatului Capitalei;
- L1e- locuințe individuale pe loturi subdimensionate cu aeu tip 6 rejete edilitare.

L2- subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri realizate pe baza unor loturări anterioare:
- L2a- locuințe individuale și colective mici realizate pe baza unor loturări anterioare cu P+P+2 niveluri situate în afara zonei protejate;
- L2b- locuințe individuale și colective mici realizate pe baza unor loturări anterioare cu P+P+2 niveluri situate în zona protejată;

L3- subzona locuințelor colective medii (P+3-4 niveluri) situate în ansambluri preponderent rezidențiale:
- L3a- subzona locuințelor medii cu P+3-P+4 niveluri formând ansambluri preponderent rezidențiale situate în afara zonei protejate;
- L3b-subzona locuințelor medii cu P+3-P+4 niveluri formând ansambluri preponderent rezidențiale situate în zona protejată.

L4- subzona locuințelor colective mixte(P+5-P+10 niveluri,situate în ansambluri preponderent rezidențiale;
- L4a- subzona locuințelor colective înalte cu P+5-P+10 niveluri, formând ansambluri preponderent rezidențiale, situate în afara zonei protejate;
- L4b- subzona locuințelor colective înalte cu P+5-P+10 niveluri, formând ansambluri preponderent rezidențiale, situate în zona protejată.

A- ZONA DE ACTIVITĂȚI PRODUCTIVE

A1- parcuri de activități;

A2- subzona activităților productive și de servicii:
- A2a- subzona unităților preponderent industriale;
- A2b- subzona unităților industriale și de servicii;

A3- subzona unităților mici și mijlocii productive și de servicii.

A4- sere.

V- ZONA SPAȚIILOR VERZI

V1- spații verzi publice cu acces nelimitat:
- V1a- parcuri, grădini și scuaruri publice orășenești și fâșii plantate publice;
- V1b- amenajări sportive publice ;
- V1c- spații plantate protejate.

V2- spații verzi publice cu acces limitat de folosință specializată:
- V2a- Grădini Botanice și Zoologice;
- V2b- Muzeul Satului.

V3- spații verzi pentru agrement:
- V3a- baze de agrement, parcuri de distracții, poli de agrement;
- V3b- complexe și baze sportive.

V4- spații verzi pentru protecția cursurilor de apă.

V5- culoare de protecție față de infrastructura tehnică.

V6- pădurI de agrement.

V7- pădurI și plantații forestiere.

V8- pădurI și fâșii plantate de protecție sanitară.

T- ZONA TRANSPORTURILOR

T1- subzona transporturilor rutiere:
- T1a- Unități de transporturi izolate;
- T1b- Unități de transferi;

T2- subzona transporturilor feroviare.

T3- subzona transporturilor aeriene.

G- ZONA DE GOSPODĂRIE COMUNALĂ

G1- subzona construcțiilor și amenajărilor izolate pentru gospodărie comunală;

G2- subzona cimitirelor:
- G2a- subzona cimitirelor;
- G2b- subzona cimitirelor protejate.

S- ZONA CU DESTINAȚIE SPECIALĂ

S1- subzona cu destinație specială cu caracter urban
S1- subzona cu destinație specială în care ponderea spațiilor plantate este dominantă, din considerentul de ameliorare a climatului Capitalei.

R- ZONA ECHIPAMENTELOR TEHNICE MAJORE

EX- ZONE SITUATE ÎN AFARA TERITORIULUI ADMINISTRATIV AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI.

EX1- zone rezervate pentru traseul autostrăzilor și noilor acceses feroviare;

EX2- zone rezervate pentru unități de transfer și pentru extinderea unor funcțiuni de producție, de distribuție și comerciale;

EX3- zone rezervate pentru extinderea unor instituții și servicii publice;

EX4- zone rezervate pentru funcțiuni mixte;

EX5- zone rezervate pentru extinderea locuințelor;

EX6- zone rezervate pentru parcuri de activități;

EX7- zone rezervate pentru extinderea unor spații plantate cu rol de ameliorare a climatului urban și de protecție;

EX8- alte zone de protecție- ecologică, arheologică, peisagistică, sanitară etc.;

EX9- zone rezervate pentru activități agricole;

EX10- zone care necesită refacerea peisajului degradat;

EX11- zone aferente lucrărilor de infrastructură tehnică majoră.

ALTIMETRIE

- Clădiri înalte existente
- Clădiri înalte propuse posibil a fi amplasate numai prin P.U.Z.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA GENERALĂ DE URBANISM ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI
Nr. 1A 07.06.2000

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM "ION MINCU" BUCUREȘTI CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE EXPERTIZARE ȘI CONSULTANȚĂ			
PRI.NR. 32/1999	PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI ETAPA FINALĂ		PL.NR. IV
Rector	prof.dr.arh. EMIL BARBU POPESCU		
Director	conf.dr.arh. CĂLIN IRIMESCU	SCARA 1:20000	
Șef Proiect Complex	prof.dr.arh. ALEXANDRU M. SANDU		UNITĂȚI TERITORIALE DE REFERINȚĂ
Șef Proiect	prof.dr.arh. DGINA CRISTEA		
Întocmit	COLECTIV	ANUL 2001	
Desenat	COLECTIV		

PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI ETAPA FINALĂ			
UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM "ION MINCU"	Rector	prof.dr.arh. EMIL BARBU POPESCU	
	Șef Proiect	prof.dr.arh. ALEXANDRU M. SANDU	
INSTITUTUL NAȚIONAL DE PROIECTARE DEZVOLTARE PENTRU URBANISM AMENAJAREA TERITORIULUI "URBANPROIECT"	Director	arh. TRAIAN POPESCU	
	Șef Proiect	arh. GABRIEL RADULESCU	
ARHITEXT INTERSOFT			

4/2

ROMÂNIA
MUNICIPIUL BUCURESTI
PRIMARIA SECTORULUI 3
UAT- F02/F03

AUTORIZAŢIE DE CONSTRUIRE

Nr. 553 din 09.09.2013

Ca urmare a cererii adresate de **SC PARKLAKE SHOPPING SRL –CUI: 19035549** cu domiciliul/sediul în judeţul municipiul Bucuresti, sectorul 1, Str. Sos. Bucuresti-Ploiesti nr. 42-44, BANEASA BUSINESS & TECHNOLOGY PARK, Cladirea A, Aripa A1, Et.1, Biroul 6 ;
înregistrată la nr. 33207 din 20.08.2013.
în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

SE AUTORIZEAZĂ:
MODIFICARI INTERIOARE EXTERIOARE, IN CADRUL CENTRULUI COMERCIAL SI DE LOISIR – 3S+P+2E+Tehnic, AUTORIZAT CU AC 53/27.01.2011

Terenul in suprafata de 82.228,65mp situat in intravilanul municipiului Bucuresti este proprietatea **SC PARKLAKE SHOPPING S.R.L.(fosta SC CAELUM DEVELOPMENT SRL)** conform contractului de vanzare-cumparare autentificat la notariat cu nr. 83/16.01.2007; nr. cadastral: 206262. SC CAELUM DEVELOPMENT SRL a procedat la schimbarea denumirii societatii in SC PARKLAKE SHOPPING S.R.L, conform Rezolutiei nr. 28513/26.02.2013, emisa de ORCTB, certificat de mentiuni nr. 78337/22.02.2013.
Obiectul prezentei autorizatii este realizarea unor modificari interioare si exterioare, in cadrul constructiei autorizata cu AC 53/27.01.2011 – Centru comercial si de loisir -3S+P+2E+Tehnic. Modificarile interioare si exterioare de la adresa de mai sus, se realizeaza in baza expertizei tehnice intocmita de expert tehnic MLPAT nr. 587, ing. Kiss Zoltan Iosif, certificatul de urbanism nr.203 din 26.02.2013, avize si acorduri favorabile.
Lucrarile constau in: - modificarea unor partitii interioare; - modificarea fatadelor; - realizare copertine; terasa descoperita catre fatada posterioara; modificari si amenajari exterioare, conform DTAC.
Este interzis spargerea sau demolarea unui element din beton armat sau a altor pereti decat cei prezentati in proiect si avizati.
Desfacerea zidurilor se va face cu grija cu mijloace manuale, astfel incat sa nu fie afectate structura de rezistenta, coloanele de instalatii (electrice, sanitare, de incalzire) si ventilatiile comune ale imobilului. Daca in timpul executiei apar situatii care nu au fost prevazute in proiect, va fi anuntat imediat proiectantul pentru rezolvarea lor.
Executia se va realiza conform proiectului si avizelor anexate care fac parte integranta din prezenta autorizatie, a normelor si legislatiilor in vigoare de care se fac raspunzatori beneficiarul, proiectantul si executantul lucrarilor.

pe imobilul - teren şi/sau construcţii -, situat în judeţul,municipiul Bucuresti/oraşul/comuna, satul ....., sectorul .....3...., cod poştal ..... Strada **Liviu Rebreanu nr. 4** Cartea funciară..... Fişa bunului imobil..... sau nr. cadastral: 206262
- lucrări în valoare de 4.882.161 lei
- în baza documentaţiei tehnice - D.T. pentru autorizarea executării lucrărilor de construire nr. 15/2012(D.T.A.C. + D.T.O.E.), respectiv desfiinţarea construcţiilor (D.T.A.D.), a fost elaborată de SC ALPHA STUDIO SRL cu sediul în judeţul municipiul Bucuresti....., sectorul 1 ....., str. Sos. Kiseleff nr. 55B, bl, sc., et. ap. respectiv de - arh. Maria Pitrescu, înscris în Tabloul Naţional al Arhitecţilor cu nr. 1218 în conformitate cu prevederile Legii **nr. 184/2001** privind organizarea şi exercitarea profesiei de arhitect, republicată, aflat în evidenţa Filialei teritoriale a Ordinului Arhitecţilor din România.

CU PRIVIRE LA AUTORIZAREA EXECUTĂRII LUCRĂRILOR SE FAC URMĂTOARELE PRECIZĂRI:

A. Documentaţia tehnică - D.T. (D.T.A.C. + D.T.O.E. sau D.T.A.D.) - vizată spre neschimbare -, împreună cu toate avizele şi acordurile obţinute, precum şi actul administrativ al autorităţii competente pentru protecţia mediului, face parte integrantă din prezenta autorizaţie.

Nerespectarea întocmai a documentaţiei - D.T. vizată spre neschimbare (inclusiv a avizelor şi acordurilor obţinute) constituie infracţiune sau contravenţie, după caz, în temeiul prevederilor art. 24 alin. (1), respectiv ale art. 26 alin. (1) din Legea **nr. 50/1991** privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii, republicată.

În conformitate cu prevederile art. 7 alin. (15)-(15[1]) din Legea nr. 50/1991 şi cu respectarea legislaţiei pentru aplicarea Directivei Consiliului 85/337/CEE (Directiva EIA) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, în situaţia în care în timpul executării lucrărilor şi numai în perioada de valabilitate a autorizaţiei de construire survin modificări de temă privind lucrările de onstrucţii autorizate, care conduc la necesitatea modificării acestora,titularul are obligaţia de a solicita o nouă autorizaţie de construire.

B. Titularul autorizaţiei este obligat:

1. să anunţe data începerii lucrărilor autorizate, prin trimiterea înştiinţării conform formularului anexat autorizaţiei la autoritatea administraţiei publice locale emitentă a autorizaţiei;

2. să anunţe data începerii lucrărilor autorizate, prin trimiterea înştiinţării conform formularului anexat autorizaţiei la inspectoratul în construcţii al judeţului/municipiului Bucureşti, împreună cu dovada achitării cotei legale de 0,1% din valoarea autorizată a lucrărilor de construcţii şi instalaţii aferente acestora;

3. să anunţe data finalizării lucrărilor autorizate, prin trimiterea înştiinţării conform formularului anexat autorizaţiei la inspectoratul în construcţii al judeţului/municipiului Bucureşti, odată cu convocarea comisiei de recepţie;

4. să păstreze pe şantier - în perfectă stare - autorizaţia de construire şi documentaţia tehnică - D.T. (D.T.A.C.+D.T.O.E./D.T.A.D.) vizată spre neschimbare, pe care la va prezenta la cererea organelor de control, potrivit legii, pe toată durata executării lucrărilor;

5. în cazul în care, pe parcursul executării lucrărilor, se descoperă vestigii arheologice (fragmente de ziduri, ancadramente de goluri, fundaţii, pietre cioplite sau sculptate, oseminte, inventar monetar, ceramic etc.), să sisteze executarea lucrărilor, să ia măsuri de pază şi de protecţie şi să anunţe imediat emitentul autorizaţiei, precum şi direcţia judeţeană pentru cultură, culte şi patrimoniu;

6. să respecte condiţiile impuse de utilizarea şi protejarea domeniului public, precum şi de protecţie a mediului, potrivit normelor generale şi locale;

7. să transporte la ..... (se completează de către emitent) materialele care nu se pot recupera sau valorifica, rămase în urma executării lucrărilor de construcţii;

8. să desfiinţeze construcţiile provizorii de şantier în termen de ..... zile de la terminarea efectivă a lucrărilor;

9. la începerea execuţiei lucrărilor, să monteze la loc vizibil "Panoul de identificare a investiţiei" (vezi anexa nr. 8 la normele metodologice);

10. la finalizarea execuţiei lucrărilor, să monteze "Plăcuţa de identificare a investiţiei";

11. în situaţia nefinalizării lucrărilor în termenul prevăzut de autorizaţie, să solicite prelungirea valabilităţii acesteia, cu cel puţin 15 zile înaintea termenului de expirare a valabilităţii autorizaţiei de construire/desfiinţare (inclusiv durata de execuţie a lucrărilor);

12. să prezinte "Certificatul de performanţă energetică a clădirii" la efectuarea recepţiei la terminarea lucrărilor;

13. să solicite "Autorizaţia de securitate la incendiu" după efectuarea recepţiei la terminarea lucrărilor sau înainte de punerea în funcţiune a clădirilor pentru care s-a obţinut "Avizul de securitate la incendiu";

14. să regularizeze taxa de autorizare ce revine emitentului, precum şi celelalte obligaţii de plată ce îi revin, potrivit legii, ca urmare a realizării investiţiei;

15. să declare construcţiile proprietate particulară realizate, în vederea impunerii, la organele financiare teritoriale sau la unităţile subordonate acestora, după terminarea lor completă şi nu mai târziu de 15 zile de la data expirării termenului de valabilitate a autorizaţiei de construire/desfiinţare (inclusiv durata de execuţie a lucrărilor).

C. Durata de execuţie a lucrărilor este de .....**24**.... luni/zile, calculată de la data începerii efective a lucrărilor (anunţată în prealabil), situaţie în care perioada de valabilitate a autorizaţiei se extinde pe întreaga durată de execuţie a lucrărilor autorizate.

D. Termenul de valabilitate a autorizaţiei este de .....**12**..... luni/zile de la data emiterii, interval de timp în care trebuie începute lucrările de execuţie autorizate.

Primar
ROBERT SORIN NEGOITA

Secretar,
MARIUS MIHAITA

Arhitect-şef,
arh. STEFAN DUMITRASCU

Intocmit,
M. Robu

Taxa de autorizare în valoare de 48.822lei, a fost achitată conform Ordin de Plata nr. ..... din 22.08.2013

Prezenta autorizaţie a fost transmisă solicitantului direct/prin poştă la data de ....., însoţită de ..... (.....) exemplar(e) din documentaţia tehnică, împreună cu avizele şi acordurile obţinute, vizate spre neschimbare.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

se prelungeşte valabilitatea Autorizaţiei de construire/desfiinţare
de la data de ..... până la data de .....

După această dată, o nouă prelungire a valabilităţii nu este posibilă, solicitantul urmând să obţină, în condiţiile legii, o altă autorizaţie de construire/desfiinţare.

Primar
ROBERT SORIN NEGOITA

Secretar,
MARIUS MIHAITA

Arhitect-şef,
arh. STEFAN DUMITRASCU

Data prelungirii valabilităţii .....
Achitat taxa de ..... lei, conform Chitanţei nr. ..... din ..... .
Transmis solicitantului la data de ..... direct/prin poştă.